ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DO ANNO DE 1906

SENDO DIRECTOR

O

Engenheiro Dr. Gabriel Ozorio de Almeida

APRESENTADO

AO

Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas

PELO

Dr. Aarão Reis

ACTUAL DIRECTOR

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1907

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DE 1906

INDICE

PAGS.

INTRODUCÇÃO.....

I. Administração Central — Secretaria. Thesouraria. Intendencia. I a 36

II. Trafego — 1.º Movimento. Quantidade das diversas especies de trens em cada uma das secções e ramaes e respectivas médias diarias. Trens-kilometros de diversas especies e respectiva média diaria. Quantidade de trens em geral e por especies e respectivos percursos nos annos de 1906, 1905 e 1904. Percurso dos carros de viajantes. Percursos dos vagões de bagagens, mercadorias, animaes e vazios. Percurso dos trens, carros e vagões e composição média. Utilisação dos trens e dos carros no transporte de viajantes. Utilisação dos trens e dos vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos. Utilisação dos trens em geral no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, incluidos os transportes gratis e os em serviço da Estrada. 2.º Horario dos trens. 3.º Trens. 4.º Estações e postos telegraphicos. 5.º Mercadorias. 6º Reclamações. 7.º Accidentes. 8.º Telegrapho. 9.º Illuminação. 10.º Electrozone. 11.º Despeza..... 37 a 75

III. Contabilidade — 1.º Custo da Estrada. 2.º Renda. 3.º Despeza. 4.º Receita e despeza effectiva. 5.º Renda ficticia. 6.º Reclamações por differenças em fretes..... 76 a 90

IV. Locomoção — 1.º Material rodante. Locomotivas. Carros e vagões. 2.º Tracção. Percurso das locomotivas. Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes. Despeza da conducção de trens. 3.º Officinas e Depositos diversos. Reparação de locomotivas. Reparação de carros e vagões nas Officinas do Engenho de Dentro, depositos e estações. 4.º Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio. 5.º Obras novas do material rodante. 6.º Augmento das Officinas do Engenho de Dentro e dos depositos. Fornecimentos a diversos. 7.º Officinas. Fundição de ferro e bronze. Machinas e ferramentas..... 91 a 143

V. Via-Permanente e Edificios — 1.º Extensão da linha. 2.º Secção technica. 3º Ponte de cimento armado sobre o trapicheiro. Tunnel de cimento armado (kil. 350 da Linha do Centro.) 4º. Cadastro da Estrada. 5º. Gabinete de ensaios. 6º Material fixo. Dormentes. 7.º Linhas e desvios. Levantamento da linha entre S Diogo e S. Christovam, Lastro. Pontes e pontilhões. Tunneis. Boeiros. Vallas de alvenaria. Muros. Fossos americanos. Regularisamento de banquetas. Cercas. Desobstrucção de vallas.

Pags.

Rampamento de córtes. Remoção de terras e pedras desmoronadas. Reforçamento de aterros. Roçagem de matto. Drains. Diversos. Estações e dependencias. Edificios diversos. Ranchos, telheiros e guaritas. Caixas d'agua e encanamentos. 8.º Trabalhos por conta de terceiros. 9.º Despeza. 144 a 221

VI. 6ª Divisão Provisoria. Construcção 222

VII. Pessoal — ..... 223 a 224

Errata 225

ANNEXOS

1ª DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1906.

2ª DIVISÃO — TRAFEGO

B 1..... — Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1906.
B 2.... — Quadro dos accidentes occorridos em 1906, que produziram avarias no material rodante, mortes e ferimentos.
B 3.... — Despeza geral do custeio de 1906.

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

C 1..... — Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1906.
C 2.... — Balanço do exercicio de 1906.
C 3.... — Demonstração da conta de lucros e perdas no exercicio de 1906.
C 4.... — Balanço da receita e despeza do trafego, no anno de 1906.
C 5.... — Synopse da receita e despeza effectiva no exercicio de 1906.
C 6.... — Capital empregado até o anno de 1906.
C 7.... — Comparação da despeza effectiva com os respectivos creditos no ultimo decennio.
C 8.... — Comparação da receita e despeza no ultimo quinquenio, com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego no mesmo pedriodo (1902 — 1906).
C 9.... — Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1906.
C 10.... — Demonstração das receitas, por mezes, no anno de 1906, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas.
C 11.... — Demonstração, por mezes, do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1906.
C 12.... — Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas companhias em trafego mutuo, para a receita geral desta Estrada, no anno de 1906.
C 13.... — Demonstração da receita com que a Estrada de Ferro Central do Brazil concorreu para as Companhias em trafego mutuo, e bem assim para as thesourarias dos Estados de S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas Geraes, pela arrecadação do imposto estadoal, no anno de 1906.
C 14.... — Balancete da renda no anno de 1906.
C 15.... — Demonstração dos transportes concedidos por conta do Governo Central, Estados Federados, Intendencia Municipal da Capital e Companhias, no anno de 1906.
C 16.... — Demonstração dos transportes concedidos a diversos e em serviço da Estrada, durante o anno de 1906.

C 17..... — Quadro demonstrando o movimento o ronda de passageiros, desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de dezembro de 1906.
C 18..... — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, no ultimo decennio.
C 19..... — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios, na Capital Federal nos annos de 1861 a 1906.
C 19 A. — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios, no Districto Federal, nos annos de 1867 a 1906.
C 19 B. — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nas cidades de Ouro Preto e S. Paulo nos annos de 1891 a 1906.
C 19 C. — Resumo geral do movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1906.
C 20.... — Demonstração das mercadorias expedidas durante o anno de 1906.

4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

D 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1906.
D 2..... — Percurso e consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes, no anno de 1906. Bitola de 1m,60.
D 3..... — Idem Idem Idem. Bitola de 1m,00. Lafayette.
D 4..... — Idem Idem Idem no anno de 1906. Norte.
D 5..... — Idem Idem Idem. Linha auxiliar.
D 6..... — Idem Idem Idem. Ramaes de Lavras e Angra.
D 7..... — Demonstração de todas as despezas do anno de 1906.
D 8..... — Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante, no anno de 1906.
D 9..... — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens, no anno de 1906.

5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

E 1..... — Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1906.
E 2..... — Synopse geral da despeza durante o anno de 1906.
E 3..... — Demonstração das despezas effectuadas por conta de terceiros em 1906.
E 4..... — Dados technicos.
E 5..... — Despeza kilometrica feita com o custeio da linha propriamente dita, no anno de 1906, comparada com a do anno de 1905.
E 6..... — Emprego de dormentes, trilhos e seus accessorios no anno de 1906.

6ª DIVISÃO PROVISORIA — CONSTRUCÇÃO

F 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1906.
F 2..... — Obras executadas durante o anno de 1906.

Diretoria da Estrada de Ferro Central do Brazil, Rio de Janeiro, 30 de junho de 1907.

Exm. Sr. Ministro.

Tendo tomado posse do cargo de Diretor desta Estrada em 17 de novembro de 1906, o prezente relatorio refere-se á periodo quazi que integralmente decorrido sob a administração de meu ilustre antecessor, o Sr. Dr. Gabriel Ozorio de Almeida.

Durante o ano de 1906 houve, no quadro dos chefes de serviço da Estrada, as seguintes alterações :— o engenheiro José Joaquim de Sá Freire, nomeado sub-diretor da 6.ª divizão, permutou, pouco depois, esse cargo com o engenheiro Luiz Felippe Alves da Nobrega, sub-diretor da 2.ª divizão, o qual em 27 de novembro entrou no gozo da licença de um ano que lhe concedêra o Congresso Nacional ;— e o engenheiro José de Carvalho Almeida, nomeado ajudante da 6.ª divizão, assumiu interinamente o cargo de sub-diretor, desde que o Dr. Nobrega entrou no gozo da licença referida.

Nem uma outra modificação ocorreu no quadro dos chefes e ajudantes de divizão, tendo todos os demais continuado, nos respetivos postos, a prestar os seus serviços proficionais á esta Estrada.

Durante o mesmo anno (1906), a extensão em trafego da Estrada foi aumentada de 77.^{km}590.35 pelo prolongamento de *Curvello* á *Contria*, elevando-se assim á 1.693.772^{m} a extensão total em trafego.

Os trabalhos do alargamento do ramal de S. Paulo foram continuados ; —foi iniciado o assentamento do terceiro trilho de *Gagé* á *Burnier* ; — e proseguiram os trabalhos da linha elevada entre *S. Diogo* e *S. Christovão*.

O trilho de 42.^{kg}173 (typo C) foi assentado em cerca de 49 kilometros de bitóla larga ;— e o lastro de pedra foi colocado em mais 46 kilometros.

Os trabalhos de campo do cadastro atingiram á estação de *Vassouras*, tendo ficado concluidas em 31 de dezembro as folhas relativas á linha até *Rodeio*, incluindo os ramais.

Foram adquiridas 17 novas locomotivas de bitóla de 1.^{m}60 e alguns carros de viajantes e de mercadorias, tambem de bitóla larga.

Na iluminação dos carros começou a ser experimentado, com exito, o véu incandescente aplicado aos proprios aparelhos á gaz Pintsch, de forma a melhorar esse serviço sem deixar de aproveitar a atual instalação ; e parece que convirá adotar definitivamente esse sistema de iluminação para os carros.

O trafego em geral—de mercadorias, bagajens etc.—aumentou durante o anno de 1906; e o trafego total de viajantes atingiu á 21.077.933, dos quais 17.860.000 aproximadamente pertencem aos suburbios desta Capital.

Tudo indica que esta Estrada entrou em periodo de grande dezenvolvimento e larga prosperidade, ainda mais acentuado que qualquer dos anteriores; e será—mais que prudente—imprescindivel aparelhal-a, sem hesitações, para os extraordinarios serviços que deve prestar ao paiz.

A electrificação dos seus trens suburbanos, em linha circular com vasta plataforma que facilite os embarques e dezembarques, impõe-se como medida urgente e inadiavel, para o que será mistér a transformação da atual estação Central, dotando-a do conforto e das comodidades que não tem;— a modificação do perfil da linha de bitóla larga em alguns pontos, a substituição, já iniciada, da superstrutura metalica das pontes antigas e a transformação de toda a linha de bitóla larga com trilhos do typo C. permitirão melhor utilização do material rodante e de tração;—o alargamento da bitóla até Belo Horizonte proporcionará ao trafego da linha do centro o dezenvolvimento que vam exigindo as novas construções do prolongamento e dos ramais e a rapida prosperidade que vam adquirindo as regiões sertanejas do Estado de Minas;—e, finalmente, a acquizição em escala conveniente de material rodante e de tração, tanto para a bitóla larga, como para a estreita, habilitará a administração a conjurar a nova crize de transporte que se avizinha.

Fossem á administração desta Estrada facultados recursos, que compúto em cerca de oito mil contos anuais, e nos trez annos restantes do atual periodo prezidencial sofreria esta Estrada a grande transformação que está exigindo, oferecendo aos viajantes conforto e segurança, aos transportes facilidades e barateza e realizando seus multiplos serviços com harmonia e proporção entre os varios elementos de sua grandeza.

Dr. Aarão Reis.

I

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A estatistica e o movimento de fundos e de material nas tres secções da 1ª Divisão, que constituem a Administração Central, durante o anno de 1906, foram os seguintes:

Secretaria

Expediente:

Papeis entrados e processados	16.747
Requerimentos com despachos no Livro da Porta .	7.486
Officios e correspondencias da Directoria para as divisões da Estrada e diversos.	3.555
Idem idem para o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	1.974
Idem idem da Secretaria.	1.668
Termos de fianças de empregados.	468
Idem idem especiaes e de despachantes. . . .	10
Certidões (2 gratis)	516
Termos de contratos e outros.	93
Idem idem promissorios	19
Editaes	75
Acta de concurrencia.	1

Registros:

Matriculas de pessoal titulado	119
Idem idem não titulado.	58

Portarias de nomeações do Ministerio	6
Idem idem da Directoria	194
Portarias de licenças do Ministerio	66
Idem idem da Directoria	549
Declarações de fiadores	581

Cobrança de sellos:

Sello proporcional de 60 contratos estampilhados no acto da assignatura	1:177$700
Idem idem 6 promissorios	47$100
Idem fixo de 7.486 petições	2:245$800
Idem idem annexos (2/3 média)	1:497$200
Idem de 514 certidões	1:697$110
Idem de 478 termos de fianças	1:044$500
Idem de 615 portarias de licença	3:117$900

Cobrança de dividas:

Promoveu-se, por meios amigaveis, a cobrança de 14 responsabilidades de ex-empregados da Estrada, na importancia de 314$491, sendo effectuada a de 154$391, que foi recolhida á Thesouraria.

Para a cobrança judicial da differença de 160$010 foram solicitadas providencias legaes, sendo cada responsabilidade instruida com os respectivos documentos.

Thesouraria

O movimento da caixa, durante o anno financeiro de 1906, foi o seguinte, tomado o saldo em 19 de novembro do mesmo anno, por terem sido destruidos por incendio no edificio os respectivos documentos dos mezes anteriores.

Entrada:

Saldo em 19 de novembro de 1906		2.701:520$837
Thesouro Federal	2.537:703$064	
Renda do Trafego	4.682:698$627	
» Eventual	1:757$756	
» de proprios	6:886$500	
Transporte	7.229:045$947	2.701:520$837

Transporte		7.229:045$947	2.701:520$837
Conta do pessoal.		5:689$015	
Vencimentos que ficaram em suspenso . .		10:730$826	
Indemnisações.		274$000	
Restituições.		82$077	
Trafego mùtuo		30:071$535	
Valores em deposito		58$840	
Cauções para para garantia de propostas .		56:600$000	
Obras do Porto do Rio de Janeiro . . .		15:994$550	
Multas por infracção de contratos . . .		200$000	
Reposições.		221$000	7.348:967$790
Descontos cobrados em folhas de pagamento :			
Imposto sobre vencimentos		14:878$255	
» » nomeações.		2:234$590	
Mensalidades de montepio.		3:308$510	
Joia de montepio.		13$320	
Multas de empregados		1:472$015	
Indemnisações diversas		410$355	
"Diario Official".		145$500	
Conta de pessoal.		268$417	
Caixa do Movimento		1:538$000	
» Auxiliar Telegraphica.		12:961$280	
» dos Jornaleiros		4:449$000	
» » Foguistas		1:191$000	
Indemnisações por fornecimentos. . . .		5:494$013	
Reposições.		4:214$103	
Sociedade dos Machinistas		8:010$925	
Banco dos Funccionarios Publicos . . .		10:175$411	
Associação de Auxilios Mutuos — Mensalidades .	10:055$867		
Associação de Auxilios Mutuos — Fianças . .	2:832$000		
Transporte . . .	12:887$867	70:764$694	10.050:488$627

Transporte . . .	12:887$867	70:764$694	10.050:488$627
Associação de Auxilios Mutuos — Consignações .	8:118$615	21:006$482	
Consignações a diversos.		7:490$895	
Reforço de fianças		265$666	
Reclamações		339$150	
Renda de proprios		595$000	100:222$887
Saldo.			10.150:711$514

Saldo :

Thesouro Federal.	4.350:110$375
Cauções para garantias de propostas . .	18:300$000
Banco dos Funccionarios Publicos . . .	740$044
Caixa do Movimento.	2:059$000
» dos Foguistas	1:032$090
Reclamações por excesso de frete . . .	13:056$620
Fornecedores	24:061$658
Thesouro Federal, taxa de transporte . .	119:034$000
Vencimentos que ficaram em suspenso . .	2:027$416
Reposições.	5:423$738
Caixa Telegraphica	20:091$908
» dos Jornaleiros.	6:324$000
Sociedade dos Machinistas	7:905$925
Conta de pessoal.	2.110:733$520
Associação de Auxilios Mutnos — Mensalidades	28:428$383
Associação de Auxilios Mutnos— Fianças . .	5:550$500
» » » » — Consignações	21:153$340
Trafego mutuo	494:480$057
Reclamações por extravio e faltas . . .	566$241
Restituições	29$348
Reforço de fianças	579$965
Transporte	7.231:688$038

Transporte	7.231:688$038	
Restituições de multas feitas em folhas de pagamento	423$328	
Indemnisações.	88$200	
Valores em deposito.	66$600	7.232:266$166
Saldo em 31 de dezembro.		2.918:445$348
		10.150:711$514

Quanto ao trimestre addicional :

Entrada :

Saldo em 31 de dezembro de 1906 . .		2.918:445$348
Thesouro Federal.	3.993:771$436	
Renda do Trafego	176:315$338	
Conta do pessoal.	13:938$275	
Renda eventual	14:368$344	
Vencimentos que ficaram em suspenso . .	17:588$036	
Estradas de ferro em trafego mutuo. . .	68:867$300	
Renda de proprios	988$000	
Força Policial da Capital	2:123$000	
Pestana & C.	2:678$000	
ndemnisações.	292$884	
Cauções para garantia de propostas . .	4:000$000	
Valores em deposito.	12$900	
Repartição Geral dos Telegraphos . . .	3.129$022	
Obras do Porto do Rio de Janeiro. . .	20:975$207	
Repartição Geral dos Correios	5:595$718	
Multas por infracção de contratos . . .	1:300$000	
A. P. Guedes & C.	100$000	
Reposições.	3:984$033	4.330:027$493

Descontos cobrados em folhas de pagamento :

Imposto sobre vencimentos	50:612$034	
» » nomeações	8:665$473	
Transporte	59:267$507	7.248:472$841

Transporte	59:267$507	7.348:472$841
Mensalidades de montepio	11:898$251	
Joias de montepio	110$160	
Multas de empregados	4:983$154	
Indemnisações diversas	911$543	
Diario Official	582$000	
Conta de pessoal.	774$813	
Caixa do Movimento.	4:477$900	
» Telegraphica	43:068$362	
» do Pessoal Jornaleiro.	15:144$500	
» dos Foguistas.	2:757$000	
» » Bagageiros	348$000	
Indemnisações por fornecimentos . . .	108$446	
Reposições.	12:087$429	
Sociedade Beneficente dos Machinistas . .	19:830$329	
Banco dos Funccionarios Publicos . . .	39:295$024	
Associação de Auxilios Mutuos — Mensalidades	34:859$892	
Associação de Auxilios Mutuos— Fianças . .	8:022$500	
» » » » — Consignações	29:960$000	
Consignações a diversos	37:192$322	
Reforço de fianças	995$994	
Reclamações	773$908	
Renda de proprios	1:262$600	
Abono de cavalgadura	320$000	
Fornecimento por tarefeiros	12:765$324	340:910$958
		7.589:383$799

Sahida:

Thesouro Federal.	748:235$916
Cauções para garantia de propostas. . .	63:000$000
Conta de pessoal	4.952:032$220
Transporte	5.763:268$136

Transporte	5.763:268$136	
Estradas de Ferro em trafego mutuo . .	480:823$560	
Thesouro Federal, taxa de transportes . .	73:712$800	
Fornecedores	36:040$749	
Vencimentos que ficaram em suspenso . .	24:988$964	
Contas da agencia da Central.	10:329$245	
Fianças de carregadores	200$000	
Banco dos Funccionarios Publicos . . .	49:213$769	
Caixa do Movimento	3:800$000	
» dos Foguistas	2:832$000	
Reclamações por excesso de frete . . .	9:512$094	
» » extravio e faltas . . .	884$500	
Responsabilidades.	59$800	
Pestana & C.	487$000	
Caixa Telegraphica	40:121$142	
» dos Jornaleiros	19:203$500	
» » Bagageiros.	348$000	
Associação de Auxilios Mutuos — Mensalidades.	54:892$909	
Associação de Auxilios Mutuos— Fianças. .	5:932$500	
» » » » — Consignações	11:110$615	
Restituições	935$581	
Fornecedor de fardamento	211$600	
Reforço de fiança	633$271	
Restituições de multas pagas em folhas. .	9:906$944	
» » feitas a tarefeiros da 6ª Divisão	15:759$808	
Fornecedor de fardamento	51$400	
Companhia Mineração do Brazil. . . .	2:928$100	
Consignações a diversos	44:307$046	
Sociedade Beneficente dos Machinistas . .	20:120$604	6.682:615$637
Saldo em 31 de março de 1907		906:768$162
		7.589:383$799

Intendencia

A Intendencia é dividida em tres secções para recebimento e fornecimento de materiaes: a 1ª funcciona na Gamboa e tem a seu cargo carvão, lubricantes, machinas, ferro, aço, materiaes para via-permanente e construcção, e quaesquer outros de peso muito elevado; a 2ª tem a seu cargo os objectos de escriptorios, impressos e artigos para officina autographica e typographica; e a 3ª todos os artigos que não pertencem áquellas. Ha, além dessas, a da escripturação, o archivo e a officina autographica e typographica.

A 1ª secção forneceu á Estrada 140.738,500 kilogrammas de carvão Cardiff e 3.108,000 kilogrammas a diversas repartições publicas, ou o total de 143.846,500 kilogrammas: 1.351,000 kilogrammas de carvão de forja e 197.000 kilogrammas de carvão coke.

De conformidade com o contrato lavrado com a firma Haupt, Bielin & Comp. foram pela 1ª secção recebidos e distribuidos á Linha os seguintes materiaes: 19.112 trilhos, typo C; 249.940 placas de apoio, typo C; 42.477 talas de juncção de diversos typos; 699.800 grampos, typos B e b; 750.000 tirefonds, typo C; 390.000 parafusos de typos diversos e 388.000 arruelas de differentes typos. Em virtude da carta de encommenda dirigida á S. A. des Aciéries d'Angleur foram tambem recebidos 13.800 parafusos com arruelas, typo B; 78.800 grampos, typo B, e 3.210 pares de talas de juncção, typo B.

Pela referida secção foram, em vista dos contratos com A. G. Fontes, recebidos 137.000 kilogrammas de estopa branca de algodão e 33.000 ditos de dita de lã; e 346.147 kilogrammas de creosoto para injecção de dormentes.

Em virtude das cartas de encommenda dirigidas á S. A. des Aciéres d'Angleur, foram recebidas 25 superstructuras metallicas destinadas ao viaducto sobre o canal do Mangue, ruas Figueira de Mello e S. Christovam e a ponte no ramal de S. Paulo.

Foram recebidas pelo contrato firmado com Norton, Megaw & Comp. 17 locomotivas para bitola de 1m,60 dos fabricantes Baldwin Locomotive Works, de Philadelphia, sendo 8 de typo «Consolidation», da classe 10-36 E; 6 da classe 10-32 D e 3 do typo «Ten Whell».

Os oleos para lubrificação recebidos, em virtude de contratos firmados com Guinle

& Comp. ; Behrend, Schmidt & C. e L. Eissengarthen, foram os seguintes : 286.435 litros de oleo para machinas, 329.532 litros de oleo para cylindros e 358.942 litros de oleos para carros, sem incluir as quantidades das ultimas entregas que ainda são desconhecidas.

Pelos contratos lavrados com M. Lara & Comp. e Behrend, Schmidt & Comp., foram recebidos 224.984 litros de oleos para producção de gaz para illuminação dos carros, não estando incluida nesta quantidade a ultima partida entregue no 2º semestre, por ser desconhecido nesta occasião.

Além destes materiaes, muitos outros foram recebidos, os quaes vão adiante minuciosamente discriminados.

De accôrdo com o contrato existente, foram entregues ao Sr. Nicazio Martinez y Fernandez 1.800 toneladas de ferro e aço inserviveis ao preço de 18$ cada uma, ou pelo total de 32:400$, e em virtude da proposta feita e acceita, 500 toneladas de aço, ao de 12$, ou pelo total de 6:000$000.

A importancia dos materiaes recebidos pela 1ª secção foi de 4.801:940$042, quantia esta que póde soffrer alguma alteração, devido ainda a não estar liquidado o trimestre addicional e não ser conhecido o preço, em moeda nacional, de alguns materiaes procedentes do estrangeiro.

Sobre os demais contratos os esclarecimentos vão mais adiante.

A 1ª secção enviou 274.020 volumes, pesando 17.102.352 kilogrammas; expediu 3.287 facturas relativas a taes volumes fornecidos e carregou com carvão, remettendo-os sob 4.802 despachos, para o serviço de distribuição deste combustivel aos differentes depositos da 4ª Divisão, 6.386 carros de diversas series, ou seja uma média diaria de 20 carros, suppondo que se tenha trabalhado todo o anno sem interrupção de um só dia. Ha uma differença para mais no numero de carros carregados que é de despachados, a qual se explica pela circumstancia de se incluir em um só despacho o fornecimento da quantidade de 6 a 7 carros ao deposito de S. Diogo.

A 2ª Secção recebeu os artigos dos respectivos contratantes, e os livros e impressos da Imprensa Nacional e officina autographica e typographica desta repartição.

Distribuiu 10.334 volumes, pesando 93.438.400, em 6.459 despachos, e expediu 8.314 facturas de artigos fornecidos, das quaes 21 ficaram sem effeito.

Os artigos recebidos dos contratantes importaram em 105:342$216, os impressos fornecidos pela Imprensa Nacional em 182:800$232 e pela officina da Intendencia

em 54:939$449. Ha ainda a accrescentar, por não serem ainda conhecidas as importancias em moeda nacional, de Mrs. 1.164.42 e $ 250,00.

A 3ª Secção expediu 6.577 facturas de materiaes fornecidos, 24.565 volumes, pesando 670.712 kilogrammas, em 4.069 despachos, tendo recebido 8.125 volumes de retorno.

A importancia dos materiaes recebidos dos contratantes por esta secção elevou-se a 938:923$243, sem incluir os preços de alguns materiaes importados, cuja reducção á moeda nacional ainda não é conhecida.

A officina autographica e typographica imprimiu para 1ª Divisão 92.629 impressos diversos na importancia 10:002$471, para a 2ª Divisão 297.073 na de 17:530$074, para a 3ª Divisão 411.625 na de 10:252$506, para a 4ª Divisão 5.000 na de 214$835, para a 5ª Divisão 4.850 na de 1:629$631 e para o Deposito Central 3.032.506 na de 15:309$932, ou o total de 3.843.677 importando em 54:939$449.

A escripturação está sendo feita com muita regularidade e a cargo de um escrivão, dois ajudantes, escripturarios e auxiliares e é muito trabalhosa, attendendo-se a que o extraordinario movimento é cada vez mais augmentado e a que o material recebido importou em 6.088:256$510 e o fornecido em 6.115:983$397 (não incluido o da 2ª secção de Dezembro), quantias estas que estão sujeitas a soffrer alteração, visto não ser ainda conhecida, em moeda nacional, a importancia de artigos importados em moeda estrangeira.

O material recebido pela Estrada procedente do estrangeiro e despachado por conta della, e o material exportado por conta do respectivo contratante, por não ter sido acceito, são adiante discriminados minuciosamente.

Concurrencia para fornecimentos

Realisaram-se 59 concurrencias em que foram recebidas 373 propostas. Houve, além dessas, outras concurrencias parciaes de artigos não incluidos nos contratos, expedindo-se para esse fim *memorandum* aos commerciantes.

Contratos de fornecimentos

O contrato geral foi assignado por 38 negociantes, sendo lavrados mais 44 especiaes e expedidas 65 cartas de encommenda, de artigos que não figuravam naquelle.

Em virtude dessas concurrencias, contratos e cartas de encommenda e para satisfazer aos pedidos originaes recebidos em numero total de 8.612, foram extrahidos

13.046 pedidos de compra, sendo: 10.420 de contrato, 1.670 fóra de contrato e 956 á Imprensa Nacional.

O recebimento dos materiaes desses pedidos foi feito com regularidade, havendo poucas reclamações.

Foram fornecidas para o serviço de illuminação das estações 7.683 latas de kerosene, 75.030 kilogrammas de carbureto de calcio, 17.191 litros de oleo de caroço e 11.215 litros de azeite de sebo; para o serviço de diversas secções 4.008 litros de oleo de caroço, 13.432 litros de azeite de sebo e 5.405 latas de kerosene.

Carvão Cardiff

Para attender ao serviço de tracção, funccionamento das uzinas electricas e de gaz, movimentação dos locomoveis, guindastes, etc., foram lavrados, respectivamente, com as firmas Nelson & C. e The Brazilian Coal C. dois contratos para fornecimentos de 70.000 toneladas inglezas de carvão Cardiff no 1º e no 2º semestres.

O de Nelson & C., de 28 de dezembro de 1903, foi pessimamente executado por parte dos respectivos fornecedores e, embora tivesse a Administração, no interesse do serviço da Estrada, feito o possivel para a 30 de junho, data esta em que expirava o prazo da entrega do material, ser-lhe todo o carvão entregue, não o conseguiu, mesmo prolongando esse prazo até o dia 3 de julho, devido á pequena quantidade de carvão que os respectivos fornecedores tinham então a bordo dos seus vapores no porto, não obstante a concessão relativa á entrega de briquettes, que não passou de 969 toneladas, para facilitar a entrega da totalidade. A clausula 3ª, do referido contrato determina que o carvão fosse recebido em grandes pedaços, podendo ser tolerado até o maximo de 5 °/₀ de carvão miudo e 10 °/₀ de moinha, e que se as quantidades de carvão miudo e moinha fossem verificadas, em cada expedição, que eram superiores ás estabelecidas, todo o carvão seria peneirado por conta dos contratantes, de modo a estabelecer aquella percentagem. Logo na primeira remessa de carvão foi verificado que essa percentagem era superior a 25 °/₀ para a moinha e 10 °/₀ para o carvão miudo, oscillando, ora um pouco para mais, ora um pouco para menos; em todas as outras remessas o mesmo aconteceu. Considerando os prejuizos que podiam advir ao serviço da Estrada com a peneiração de todo o carvão, por tornar o trabalho morosissimo e extraordinariamente despendioso, e não permittir o recebimento diario da quantidade de combustivel de que a Estrada necessitava, para attender aos seus serviços, foi resolvido escolher-se o carvão

grosso, recebendo-o todo nos guindastes, e a peneirar-se sómente o considerado fino e fóra das condições do contrato. Este trabalho foi adoptado, porque, produzindo identicos resultados aos da peneiração, era mais facil, menos dispendioso e evitava reclamações. Durante a vigencia desse contrato não houve uma só vez em que a Estrada conseguisse receber em média a quantidade de carvão estabelecida na clausula 4ª, o que occasionou ter o *stock* dos diversos depositos baixado de 15.892 toneladas, que era em 6 de janeiro, a 6.063 em 3 de julho datas em que os Srs. Nelson & C. iniciavam e terminavam a execução do contrato.

O da The Brazilian Coal C., assignado em 19 de junho, começou a ter execução em 3 de julho e, nesse mesmo mez, foram recebidas 10.093 toneladas, em agosto 16.000, e assim, em média mensal de 14.110 até dezembro, por ter sido autorisado o fornecimento de 13.612, na conformidade da clausula 10ª. Durante a vigencia desse contrato uma *parede* dos trabalhadores em carvão teria prejudicado immensamente o serviço da Estrada se não fossem as energicas medidas tomadas pela Administração, providenciando para que o trabalho de descarga desse material fosse feito pelo proprio pessoal da Estrada, e dando ao respectivo encarregado a força moral e a policial necessarias para tornar effectiva a garantia do seu pessoal. Não obstante isso, os paredistas tentaram mais de uma vez atacal-o no proprio recinto da Estrada, sendo sempre repellidos, devido ao auxilio prestado pelas duas turmas de lastro concedidas pela Sub-directoria da linha. O serviço feito por esse pessoal foi tão importante quanto é certo que nessa epoca era insignificante o *stock* de carvão nos differentes depositos, devido ao mau cumprimento do contrato anterior, e que, conhecedores disso, os paredistas se empenhavam em impedir a descarga. Se não fosse esse facto, nada se teria a dizer sobre a marcha do serviço durante a execução desse contrato.

O total do carvão recebido durante o anno foi de 143.846.500 kilogrammas contra 148.865.485 no anterior anno. A differença de 5.018.985 kilogrammas recebidos a mais em 1905 deu logar a ser pequeno o *stock* de 10.167.000 em 31 de dezembro deste anno comparado com o de 15.892.000 na mesma data daquelle anno.

Carvão de forja

Para fornecimento deste combustivel foi celebrado em 16 de janeiro com a firma Wilson, Sons & C., contrato para a entrega até 1.600 toneladas, de accôrdo

com os pedidos que lhe fossem dirigidos, parcialmente, tendo o total fornecido attingido unicamente a 1.351.

Este contrato foi regularmente executado, por terem sido satisfeitos immediatamente os pedidos que foram apresentados aos referidos contratantes. Entretanto, deve-se declarar que, tendo-se observado que o carvão estava sendo, em poucas partidas, entregues com grande quantidade de moinha ou terra, se passou a fazel-os peneirar no proprio local de embarque, tendo a principio os respectivos fornecedores pretendido protestar contra tal medida e depois se conformado á vista das disposições contratuaes.

Carvão de coke

Com a firma Belmiro Rodrigues & C. foi lavrado em 16 de janeiro contrato para fornecimento até 300 toneladas de carvão de coke e de accordo com os pedidos que lhe fossem apresentados, parcialmente, durante o anno.

Este contrato foi regularmente executado, tendo os fornecedores satisfeito immediatamente todos os pedidos que lhes foram entregues e que attingiram sómente a 197.000 kilogrammas.

Haupt Biehn & C.

Contrato celebrado em 9 de maio para fornecimento de trilhos e accessorios para os trabalhos da Via-Permanente.

Os materiaes recebidos até 31 de dezembro são os que vão abaixo indicados:

Trilhos typo C.	19.112
Placas de apoio typo C.	249.940
Talas de juncção typo C (pares)	19.987
» » » » A (»)	5.750
» » » » e (»)	1.995
» » » » j (»)	1.000
» » » » f (»)	2.210
» » » » l (»)	3.175
» » » » m (»)	3.045
» » » » h (»)	2.170
» » » » 3ª Secção (pares) . . .	3.145

Grampos typo B	280.000
» » b	419.800
Tirefonds » C	750.000
Parafusos typo C	230.000
» » A	20.000
» » e	10.000
» » f	5.000
» » m	5.000
» » l	5.000
» » h	20.000
» » b	60.000
» » j	20.000
» » 3ª Secção	15.000
Arruellas typo C	229.000
» » f	5.000
» » b	60:000
» » 3ª Secção	15:000
» » e	9:000
» » l	5:000
» » m	5.000
» » j	20.000
» » h	20.000
» » A	20.000

Estes materiaes foram recebidos pelos vapores *Halle, Tucuman, Bellona, Rodney, Bahia, Cordoba, Rugia, Milton, Aboukir, Kartago, Strait of Dover, Teviot, Thereza Horn, Margaretha, Neptuno Coblenz, Pernambuco, Theodor Wille* e *Daughesten*.

A' mesma firma supra referida foi encommendado o material destinado a installação de uma nova *cabine* na Estação Central, sendo os materiaes recebidos nas datas abaixo indicadas :

Maio 23 :

Parte do material destinado á installação de uma cabine na estação Central (volumes recebidos pelo vapor *Manáos*)	705

Julho 23:

Idem idem para a mesma installação (volumes recebidos pelo vapor *Obi*) 136

Idem idem idem para a mesma installação (volumes recebidos pelo vapor *Thespis*) 62

Agosto 20:

Idem idem idem para a mesma installação (volumes recebidos pelo vapor *Ailsawald*) 27

Novembro 5:

Idem idem idem para a mesma installação (volumes recebidos pelo vapor *Tamar* 47

Dezembro 31:

Idem idem idem para a mesma installação (volumes recebidos pelo vapor *Marina*) 61

Total 1.038 volumes.

Março 24:

Chapas russas de ferro 2.000

Tijolos refractarios para fornalhas de locomotivas . . 1.285

Ainda foi á mesma firma encommendado o seguinte material que teve entrada em:

Setembro 22:

Travessas de freios para carros de accordo com o desenho n. 500.

Société Anonyme de Braine Le Conte

Contrato de 10 de janeiro de 1906 para fornecimento de 1.900 eixos montados para carros de diversas series.

Esse contrato foi executado regularmente e os eixos foram recebidos nas seguintes datas:

	Eixo
Abril 2	310
» 29	230
Maio 25	270
Junho 30	302
Julho 28	408

Setembro 1	272
Outubro 3	50
Novembro 1	58
Total	1.900

Pela mesma Sociedade Anonyma foram entregues dentro do prazo fixado os dois guindastes encommendados pela carta official n. 11, datada de 13 de fevereiro de 1906.

Maio 17:

Guindastes (Grues Charpente) com cavalletes de ferro para o serviço da 5ª Divisão (recebidos)	2

Carta official n. 18, expedida pela Directoria em 30 de março de 1906 á referida Sociedade Anonyma.

O material que constava dessa encommenda foi recebido no prazo legal.

Julho 28:

Pharoes para frente de locomotivas	5

Contrato de 28 de março celebrado com a firma desta praça **Norton Megaw Comp.**

Para satisfazer o referido contrato foram recebidas dos Estados Unidos do Norte 17 locomotivas para bitola de 1m60, dos fabricantes Baldwin Locomotive Works, de Philadelphia, sendo 8 do typo Consolidation, da classe 10—36 E; 6 da classe 10— 32 D e 3 do typo Ten Weel, constantes das especificações da casa Baldwin, n. A 8.126.

Esse material foi recebido em:

	Locomotivas
Julho 2	4
» 18	10
» 28	3

Embora de grande peso os 462 volumes de que se compunham essas locomotivas, foram todos descarregados pelo guindaste existente na ponte da estação Maritima e ahi arrumados nos carros da Estrada que os conduziram, parte ao Deposito de S. Diogo e parte ás Officinas do Engenho de Dentro. Sómente para as 17 caldeiras, algumas das quaes de peso superior a 18 toneladas, foi necessaria a utilisação da cabrea *Buarque de Macedo*, para esse fim requisitada á Companhia de Serviços dos Portos.

Todos os volumes chegaram em perfeito estado e a respectiva descarga se fez sem accidentes.

Todo esse material chegou nos vapores *Siegmund*, *Soldier Prince*, *Gutrune* e *Easton Prince*.

Pela mesma firma foi fornecido o material encommendado pelo contrato de 9 de junho de 1906, destinado a uma installação a ar comprimido nas Officinas do Engenho de Dentro.

Esse material, que chegou acondicionado em 207 volumes, foi recebido em 5 de novembro proximo findo, sendo descarregado das embarcações e immediatamente remettido ás Officinas.

Transportaram esses volumes dos Estados Unidos os vapores *Soldier Prince*, *Spartian Prince* e *Goyáz*.

Com a mesma firma foi celebrado o contrato de 10 de março de 1906 para fornecimento de 36.000 kilos de cobre doce em linguados e 5.000 kilos de estanho em verguinha, materiaes estes destinados aos trabalhos da 4ª Divisão.

Foram recebidos os linguados de cobre nas seguintes datas:

	kilos
Abril 7	35.841
» 23	100
Total	35.941

O estanho em verguinhas não foi escripturado nesta secção, mas foi recebido e remettido á 3ª.

Contrato de 19 de junho de 1906 celebrado com a firma acima referida para o fornecimento de sobresalentes de locomotivas, carros e freios

Foram recebidos os seguintes materiaes:

Julho 31:

Material para freios Wastinghouse, de accordo com a relação n. 9, volumes 131

Agosto 25:

Material para freios de locomotivas, de accordo com a relação n. 15, volumes. 42

Outubro 3:

Grupos de molas, de accordo com o desenho E. . .	100
Grupos de molas, de accordo com o desenho F . .	100
Grupos de molas, de accordo com o desenho G . .	100

Material para locomotivas:

Dezembro 28:

Material para locomotivas, de accordo com as relações ns. 11, 12, 13, 14 e 15 que acompanham o contrato, volumes.	104

Transportaram esses materiaes os vapores *Byron*, *Castillian Prince Rolney*, *Soldiere Prince* e *Homer*.

Contrato de 23 de abril de 1906, celebrado com os Srs. Norton Megaw Comp., para fornecimento de sobresalentes para locomotivas

Para satisfazer o contrato foram recebidos os seguintes materiaes:

Junho 6:

Bombas de ar comprimido de 8	8
Bombas de ar comprimido de 9 ½	10
Tampos completos para bombas de 8"	6
Manometros para freios de ar.	5

Outubro 3:

Braçadeiras para locomotivas da classe 10 — 26 D — 148 chapa n. 16.238.	2
Ditas, ditas, ditas, classe 10 — 26 E chapa n. 13.217.	2
Ditas, incluindo puxavanto para locomotivas da classe 10 — 26 D — 109 chapa n. 14.689. . . .	2
Pares de cylindros com valvulas para locomotivas da classe 10 — 26 E. chapa n. 13.217	2
Pares de cylindros com valvulas de parada para locomotivas da classe 10 — 26 D, chapa n. 14.689 .	2
Ditos, ditos, ditos para locomotivas da classe 8 — 22 C — 96, chapa n. 11.792.	1

Longerões para locomotivas da classe 10 — 26 E, chapa n. 13.217 2

Eixos para locomotivas da classe 10 — 26 E, chapa n. 13.217 8

Ditos para locomotivas da classe 10 — 26 D, chapa n. 14.689 20

Ditos para locomotivas da classe 8 — 22 C, chapa n. 13.222 10

Ditos com rodas para tender de locomotivas clesse 10 — 26 D, chapa n. 16.238 40

Tenders completos com apparelhos de freios Wastinghouse para locomotivas da classe 10 — 26 E, chapa n. 10.062 2

Aros com rebordo e diametro interno de 29 $^{7}/_{8}$ para locomotivas da classe 4 — 20 — C, chapa n. 14.132. 16

Aros com rebordo e diametro interno de 31 $^{3}/_{4}$ para locomotivas da classe 10 — 26 E, chapa n. 13.217. 50

Aros sem rebordo e diametro interno de 31 $^{3}/_{4}$ para locomotivas da classe 10 — 26 — E, chapa n. 13.217. 50

Para satisfazer a carta de encommenda n. 17 foram recebidos os seguintes materiaes:

Abril 5:

Triangulos de tubos de ferro para freios, para a direita. 100

Triangulos de tubos de ferro para freios, para a esquerda. 100

Para a carta official n. 15, dos mesmos Srs. Norton Megaw & Comp. foram recebidos os seguintes materiaes:

Julho 2:

Apparelho *Pyle* munido de pharoes *Ross* para locomotiva do typo 10 — 32 D, 970. 1

Julho 18:

Apparelhos *Pyle* munidos de pharoes *Ross* para locomotivas typo 10 — 32 — 971 e 972. 2

Para a carta official n. 47 a Norton Megaw & Comp. foram recebidos os seguintes materiaes:

Setembro 4:

Caixas de lubrificação para carros de passageiros typo Symington 100

Novembro 4:

Mobilia completa composta de 24 bancos typo *Reversible*. 1

Mobilia completa composta de 24 bancos para carros de 1ª classe typo *Wal-hover* 1

Dezembro 6:

Travessas de aço para cabeceiras de estrado de carros serie N. 10

Carta official n. 31 a Norton Megaw & Comp.

Foram recebidos os seguintes materiaes para satisfazer á referida carta:

Dezembro 28:

Aros de aço com rebordo e diametro inteiro de 1m,540. 50

Aros de aços Standard com rebordo e diametro interno de 1m,115 50

Aros de aço Standard sem rebordo para locomotivas *Consolidation*. 20

Todo este material chegou pelo vapor *Horace*.

Carta official n. 33 a Norton Megaw Comp.

Foi encommendado pela carta acima referida um guindaste a vapor sobre trucks de 1m,60 para levantar 7.500 kilos e um raio de quatro metros systema *Grafton Comp*.

Foi recebido em:

Abril 10:

Volumes perfazendo o guindaste acima referido. . . . 29

Este guindaste se destinava ao serviço da 5ª Divisão.

Carta official n. 32, a Norton Megaw & Comp.

Foram recebidos os materiaes constantes desta encommenda em:

Dezembro 31 :

Mangueiras de ferro de 2 1/2" articuladas para ligação de encanamento d'agua de tender de locomotivas 20

Carta official n. 49 a Norton Megaw & Comp.

Foi recebida a machina de fazer arruellas, de que consta a carta referida.

Dezembro 31 :

Volumes contendo uma machina para fazer arruellas, com motrizes de 1/4", 3/8", 1/2", 3/4", 7/8" 1 1/4" e 1 3/8".

Este material foi adquirido para serviço da 4ª Divisão.

Carta official n. 59 a Norton Megaw & Comp.

Foram recebidos, para satisfazer a referida carta, 20 eixos montados, para locomotivas, de 1m,00.

Dezembro 31 :

Eixos montados para locomotivas, de 1m,00, fabricados pelo processo especial « Standard Eteel Works », de accordo com os desenhos . . . 20

Carta official n. 10, á «Société Anonyme des Aciéries d'Angleur»

Foram recebidos os seguintes destinados ao alargamento da bitola no trecho de Gagé a Congonhas:

Abril 24:

Pares de talas de juncção typo B	3.210
Parafusos typo B	13.800
Arruellas » B	13.800
Grampos » B	78.000

Contrato de 23 de abril celebrado com a « Société Anonyme des Aciéries d'Angleur »

Este contrato foi satisfeito do seguinte modo:

Agosto 13 :

Aros de aço Siemens Martins, de diametro interno de 19 3/8" 400

Aros de aço Siemens Martins, de diametro interno de 22 3/4" 80

Aros de aço Siemens Martins, de diametro interno de 20 7/8". 80

Carta official n. 20, datada de 11 de abril de 1906, á mesma Sociedade Anonyma

Para execução desta carta foram recebidos os seguintes materiaes :

Superstructuras metallicas para a ponte da rua Figueira de Mello 4

Superstructuras metallicas para a ponte de S. Christovam 4

Carta official n. 22, de 11 de abril, á mesma

Foram recebidos os seguintes materiaes :

Março 5 :

Superstructuras metallicas para o viaducto de 27m.00 de vão do Canal do Mangue (volumes 759), perfazendo 3 superstructuras.

Abril 20 :

Superstructuras para o mesmo viaducto (volumes 1.313) 5

Superstructuras metallicas para o mesmo viaducto, de 23m,80 de vão (volumes 990). 4

Superstructuras metallicas de 9m,00 de vão, para o ramal de S. Paulo (volumes 28) 1

Superstructuras metallicas para pontes de 10m,50 de vão sobre os rios Maria Preta e Brandão (volumes 84). . 3

Superstructuras metallicas de 10m,00 de vão, para a ponte sobre o rio Barra Mansa (volumes 60). 2

Superstructuras metallicas para a ponte Barreiros, de 13m.00 de vão (volumes 60) 2

Março 6 :

Superstructuras metallicas para a ponte Lambary, de 18m,90 de vão (volumes 194). . . . .

Abril 20:

Superstructuras metallicas para a ponte Itatiaya, de $16^m,46$ de vão (volumes 137). 1

Superstructuras metallicas para a ponte Rio Bonito, de $19^m,80$ de vão (volumes 232). 2

Estes materiaes foram recebidos pelos vapores *Wittemberg*, *Therapia*, *Heidelberg* e *Erlangen*.

Contrato de 3 de abril celebrado com F. Canella

Foram recebidos os seguintes materiaes para satisfazer este contrato:

Junho 4:

Ardosias n. 3 do catalogo « The Cope Mesto Company Limited » $0^m,40 \times 0^m,40$ 26.000

Ardosias n. 2 do mesmo catalogo, de $0^m,40 \times 0^m,40$. 3.600

» n. 7 » » » » $0^m,40 \times 0^m,20$. 1.900

Ridg Tiles de $0^m,40$ de comprimento, do mesmo catalogo 1.200

Pregos zincados de 35 $^m/_m$ 55.000

» » » 40 $^m/_m$ 10.000

Grampos de cobre 26.000

» » » para Rigd Tiles 1.300

Julho 1:

Ardosias n. 3, do mesmo catalogo, de $0^m,40 \times 0^m,40$ 14.525

» n. 2, » » » » $0^m,40 \times 0^m,40$. 2.025

» n. 7, » » » » $0^m,40 \times 0^m,40$. 475

Pregos zincados de 35 $^m/_m$ 20.100

» » » 40 $^m/_m$ 5.500

Grampos de cobre. 13.100

Este material era destinado á cobertura das plataformas das estações dos suburbios.

Carta official n. 14, de 3 de março a Hime & Comp.

Foi recebido o ferro guza de que fazia objecto a referida carta.

Março 19:

Ferro guza inglez « Eglinton » kilos. 60.000

Na mesma data e para a mesma carta foram ainda recebidos:

Chumbo em lingnados de peso inferior a 20 kilos (kilos) 10.000

Como compra avulsa foram adquiridos no mercado mais 750 kilos do referido ferro guza.

Carta official n. 21, de 11 de abril, a Hime & Comp.

Foram recebidos os materiaes seguintes para satisfazer á referida carta:

Março 5:

Vergalhões de ferro de 2 1/8".	519
Luvas de ligação typo B	624

Março 11:

Vergalhões de ferro de 2 1/8"	380
Luvas de ligação typo B	480

Março 27:

Vergalhões de ferro de 1/8"	136
» » » » 2 1/8".	190

Abril 18:

Vergalhões de ferro de 2 1/8".	96
Luvas de ligação typo B	208
» » » » A	365

Estes materiaes foram destinados aos trabalhos do levantamento da linha entre Praia Formosa e S. Christovam.

Carta official n. 9, de 26 de janeiro, a Herm Stoltz & Comp.

O material desta carta foi recebido do modo seguinte:

Abril 19:

Linguados de zinco de peso não excedente a 20 kilos (kilos) 972

Julho 5:

Linguados de zinco de peso não excedente a 20 kilos (kilos). 20

Contrato de 24 de abril de 1906 com Herm Stoltz & Comp.

Foram recebidos os seguintes materiaes para satisfazer esse contrato:

Julho 17:

Folhas de zinco rugado para cobertura de carros de accordo com o desenho. 500

Guindastes para o serviço de carvão para bitola de 1m,60 e força de duas toneladas. 2

Julho 18:

Tubos para caldeiras de locomotivas de 12' de comprimento e 2" de diametro 300

Ditos para caldeiras de locomotivas de 10' de comprimento e 1 3/4" de diametro. 200

Ditos para caldeiras de locomotivas de 12' de comprimento e 1 1/2" de diametro. 200

Ditos para caldeiras de locomotivas de 10' de comprimento e 1 5/8" de diametro. 100

Carta official n. 33 á « The Brasilian Contractes Corporation Limited »

Foi recebido o material em:

Agosto 10:

Britador completo systema « Gyratory » sobre vagão com capacidade para 400 toneladas por dia (volume 104). 1

Destinado aos trabalhos da 5ª Divisão.

Carta official n. 56 de 4 de novembro

Foi recebido o material de que fez objecto a referida carta como se segue:

Julho 10:

Machina para aplainar trilhos conforme o catalogo « Pollock Macnab » (volumes). 1

Destinada aos trabalhos da 5ª Divisão.

Contrato de 10 de fevereiro de 1906

Com a mesma Companhia acima referida foi celebrado esse contrato para fornecimento de 850 barras de aço de mola, tendo sido satisfeito do modo seguinte:

Julho 25:

Barras de aço de mola de 3"×1/2".	300
» » » » » » 4"×1/2".	50
» » » » » » 4"×3/8".	200
» » » » » » 3"×3/8".	300
Total (*bonos*).	850

Companhia Edificadora

Em virtude de proposta acceita em datas de 27 de abril e 29 de outubro proximo findo a referida Companhia entregou nas officinas da 4ª Divisão o seguinte material:

Outubro 29:

Carros para passageiros de 1ª classe, suburbios com trucks, sendo as rodas, freios com os respectivos accessorios, fechaduras e lampeões fornecidos pela Estrada. . 10

Dezembro 10:

Carros para passageiros de 1ª classe suburbios, sendo os eixos com rodas perfuradas, fechaduras e lampeões fornecidos pela Estrada 5

Carta official n. 36 de 22 de maio á referida Companhia

Para satisfazer á carta referida a Companhia entregou mais o seguinte material:

Junho 4:

Reconstrucção completa de carros de passageiros de 1ª classe sobre trucks americanos serie B 6

Reconstrucção completa de carros para passageiros de 2ª classe sobre tracks americanos serie D . . . 6

Esse material foi tambem entregue directamente nas officinas da 4ª Divisão, correndo todo o serviço de fiscalisação do trabalho e recebimento sob as vistas do respectivo pessoal.

Walter Brothers & Comp.

Para satisfazer a carta official n. 52, de 21 de julho, expedida á firma referida, foram recebidos os seguintes materiaes :

Novembro 24 :

	Kilos
Aço quadrado de 1/2"	45
» » » 5/8"	65
» » » 3/4"	100
» » » 7/8"	130
» » » 1"	185
» » » 1,1/4"	275
» » » 1,1/2"	410

Esse material foi fornecido á 4ª Divisão.

Contrato de 27 de abril de 1906

Para satisfazer o contrato acima referido, Laport Irmão & Comp., foram recebidos os seguintes materiaes :

Julho 3 :

Macacos n. 30 « Geared Rachert Barret Jacks »	40
Eixos montados para trucks com aros de aço « Siemens Martins »	106

Contrato de 23 de janeiro com Amadeu Macedo & Comp.

Para fornecimento de 930,000 m3 de madeira do paiz em toros ou faleas, sendo 230,000 m3 entregues no Deposito da 4ª Divisão em Norte e o restante na Estação Maritima ou Officinas do Engenho de Dentro.

Este contrato foi regularmente executado, tendo sido entregue no prazo fixado toda a madeira encommendada.

Foi recebida do seguinte modo a madeira entregue na Maritima :

Peroba parda de Campos de 13,20 m de comprimento minimo :

	m3
Agosto 8	30,000
» 11	30,000
Dezembro 14	40,000
Total	100,000

Cedro vermelho, de $0{,}30^{m} \times 0{,}40^{m}$ de esquadria :

Agosto 8	60,000 m3
Dezembro 10	60,000
» 31	80,000
Total	200,000 m3

Cedro vermelho em toros de comprimento minimo de 3.00^{m} e $0{,}30^{m} \times 0{,}60^{m}$ de esquadria:

Outubro 17	30,000 m3
Dezembro 10	30,000
» 31	40,000
Total	100,000 m3

Vinhatico amarello em toros de comprimento minimo de $3{,}00^{m}$ e esquadria de $0.30^{m} \times 0.50^{m}$:

Agosto 8	60,000 m3
» 20	60,000
Dezembro 10	50,000
» 31	30,000
Total	200,000 m3

Jequitibá rosa ou branco de $4{,}80^{m}$ de comprimento minimo e esquadria minima $0{,}32^{m} \times 0{,}80^{m}$:

Agosto 8	30,000 m3
Outubro 17	30,000
Dezembro 10	40,000
Total	100,000 m3

MADEIRAS ENTREGUES NO DEPOSITO DO NORTE

Peroba parda de comprimento de $9{,}70^{m}$ a $11{,}00^{m}$ de comprimento minimo e 300 m/m. × 300 m/m. de esquadria:

Agosto 11	40,000 m3
Novembro 5	40,000
Dezembro 31	40,000
Total	120,000 m3

Peroba de 5,00 m de comprimento minimo e 0,30 m × 0,5 m de esquadria minima:

Agosto 11	10,000 m3
Novembro 5	10,000
Dezembro 8	10,000
Total	30,000 m3

Cedro vermelho de comprimento minimo de 4,00 m e esquadria minima de 0,3 m × 0,40 m:

Agosto 8	20,000 m3
Novembro 5	20,000
Dezembro 31	40,000
Total	80,000 m3

Além de satisfazer o seu contrato esse fornecedor entregou um excesso de 2.073,763 m3 de peroba de 0,30 m × 0,50 m; 1.201,825 m3 de peroba de 0,30 m × 0,30 m na madeira entregue no Norte e 1.255,736 m3 de vinhatico; 3.729,152 m3 de cedro e 9.629,548 m3 de peroba entregue nas officinas.

Contrato de 13 de fevereiro com Raphael Augusto de Vasconcellos Junior

Para fornecimento de 400,000 m3 de peroba parda em toros ou falcas de 5,00 m de comprimento minimo e 300m/m × 500m/m de esquadria:

As entregas, como se vê da demonstração abaixo, não attingiram ao total contratado:

Agosto 4	100,000 m3
Novembro 22	100,000
Dezembro 31	71,383
Total	271,383 m3

Contrato de 1 de fevereiro com A. G. Fontes

Pa [rafornecimento de 350 toneladas de creosoto para injecção de dormentes:

Foram recebidos:

Março 18	346.176 Kilos

Como de costume, esse material chegou com grande vasamento, devido á pessima qualidade do vasilhame em que estava acondicionado, dahi a razão de não attingir ás 350 toneladas a quantidade que chegou.

Contrato de 6 de fevereiro

Para satisfazer a esse contrato tambem com A. G. Fontes, para o fornecimento de 70.000 kilos de estopa branca estrangeira foram recebidos:

Estopa branca marca CARR — 2ª:

	Kilos
Março 6	27.962
» 15	26.925
Abril 10	15.113
Total	70.000

Contrato de 14 de setembro

O contrato referido foi tambem com o Sr. A. G. Fontes para fornecimento de 100.000 kilos de estopa branca estrangeira, sendo 67.000 kilos de estopa de algodão e 33.000 kilos de estopa de lã para consumo do 2º semestre.

Foram recebidos:

Estopa branca marca CARR de 2ª:

	Kilos
Outubro 29	27.211
Novembro 14	27.226
Dezembro 31	12.563
Total	67.000

Estopa de lã marca Wool CARR, de 2ª:

	Kilos
Outubro 29	11.142
Novembro 14	11.406
Dezembro 31	10.452
Total	33.000

Pelo mesmo Sr. A. G. Fontes foi ainda fornecida uma balança « Fairbanks » para pesar 75.000 kilos encommendada pela carta official de 28 de agosto.

A referida balança foi recebida em 25 de outubro e está sendo montada pela Via-Permanente no pateo da Estação Maritima.

E' destinada ao serviço de pesagem de carvão e minerio.

OLEO PARA FABRICAÇÃO DE GAZ PINTSCHE

Contrato de 5 de fevereiro

Foi celebrado contrato com M. Lara & Comp.

Foram recebidas as seguintes quantidades :

	Litros
Março 13	45.905
Maio 19	38.373
Junho 6	35.722
Total	120.000

Durante o 2º semestre esse artigo foi fornecido por Behrend Schmidt & Comp. por contrato de 20 de novembro.

O material foi entregue do seguinte do modo :

	Litros
Novembro 3	10.000
» 5	1.753
Dezembro 15	24.434
» 31	68.797
Total	104.984

Além das quantidades recebidas para satisfazer esses contratos, foram compradas no mercado pequenas partidas desse artigo.

Carta official n. 6, de 17 de janeiro expedida a Behrend Schmidt & Comp.

Para satisfazer a carta referida foram recebidos :

Março 14 :

Betoneiras para serem accionadas a motor ou á mão, destinadas aos trabalhos da 5ª Divisão, 2.

As betoneiras fornecidas eram do fabricante Bungert & Meyer.

Contrato de 14 de fevereiro com Behrend Schmidt & Comp.

Para fornecimento de 150.000 litros de oleo para lubrificação de machinas 133.340 litros de oleo para lubrificação de carros e 60.000 litros de oleo para lubrificação de cylindros durante o 1º semestre.

Esse contrato foi satisfeito do seguinte modo :

Oleo para lubrificação de machinas:

	Litros
Abril 16	75.830
» 29	74.170
Total	150.000

Oleo para lubrificação de cylindros :

	Litros
Abril 16	29.332
» 29	29.202
Total	58.533

Oleo para cylindros marca Southern Cross Cylinder Oil :

	Litros
Outubro 29	38.874
Novembro 8	6.727
Dezembro 29	40.733
Total	86.334

Oleo para carros marca « Southern Cross RR Journal Oil »:

	Litros
Outubro 29	27.997
Novembro 8	56.859
Dezembro 29	75.174
Total	160.030

Contrato de 11 de setembro

Foi celebrado com L. Eissengarthen o fornecimento de 66.665 litros de oleo para lubrificação de cylindros marca «Galena Perfection Valve Oil» ; contrato que foi satisfeito do modo seguinte :

	Litros
Novembro 8	23.616
» 27	43.049
Total	66.665

Contrato de 10 de fevereiro

Para fornecimento de 85.000 kilos de graxa especial para o consumo do 1º semestre foi celebrado com Gonçalves Campos & C. o contrato acima referido.

O material entrou do modo seguinte:

		kilos
Março	23	10.355
Abril	6	20.000
»	10	10.969
Maio	8	43.676
	Total	85.000.

Contrato de 5 de outubro

Para fornecimento do mesmo artigo durante o 2º semestre foi celebrado o contrato acima referido com Arthur Carvalho & C.

Oleo para lubrificação de carros:

	litros
Abril, 19	67.266
» 29	66.074
Total	133.340

Faltou entregar 1.467 litros de oleo para cylindros.

Com Guinle & Comp. foi tambem celebrado o contrato de 17 de fevereiro para fornecimento durante o 1º semestre de 120.000 litros de oleo para lubrificação de cylindros marca « Southern Cross A. Cylinder Oil » e 66.660 litros de oleo para lubrificação de carros marca « Southern Cross RR Carr Journal Oil ».

Esse contrato foi executado do seguinte modo:

Oleo para lubrificação do carros:

	litros
Abril, 16	23.408
» 20	19.288
» 29	22.876
Total	65.572

Oleo para lubrificação de cylindros :

	litros
Abril, 16	40.864
» 20	41.767
» 29	10.118
Junho, 4	27.251
Total	120.000

Deixaram de entregar 1.088 para carros.

Contrato de 5 de outubro

Para o consumo durante o 2º semestre foram ainda contratados, com Guinle & Comp., o fornecimento de 133.335 litros de oleo para lubricação de cylindros, 260.000 litros de oleo para lubricação de carros e 100.000 litros de oleo para lubrificação de machinas.

O material recebido para esse contrato entrou do seguinte modo :

Oleo para machinas marca « Southern Cross n. 7 Oil » Red.

	litros
Novembro, 8	29.140
» 10	39.198
Dezembro 29	68.097
Total	136.435

O material foi recebido em :

	kilos
Setembro 27	20.922
Outubro 15	10.595
Novembro 14	10.992
Dezembro 8	10.922
» 29	16.569
Total	70.000

Fornecimento de cimento marca «Excelsior Selesion».

Herm Stoltz & C.

Pela referida firma commercial desta praça, foram entregues á Estrada durante o anno, 66.100 barricas de cimento destinadas aos serviços da 5ª Divisão e

principalmente, aos trabalhos do levantamento da linha entre Praia Formosa e S. Christovam.

O referido material foi recebido do seguinte modo:

		Barricas
Janeiro	23	2.000
Fevereiro	12	1.000
»	28	2.000
Março	24	3.500
Abril	4	2.500
»	19	3.500
»	29	3.000
Maio	21	3.000
»	15	2.500
Julho	9	3.000
Agosto	4	3.000
»	18	2.500
Setembro	7	2.000
»	14	2.500
»	30	2.000
Outubro	13	2.800
»	31	3.000
Novembro	14	5.000
»	31	3.000
Dezembro	15	4.000
»	31	4.500
»	31	5.800
	Total	66.100

Todo esse material foi transportado da Europa ao nosso porto nos vapores *Heidelberg, Erlangen, Therapia, Bonn, Crefeld, Coblenz, Seriphos, America, Aachen, Halle, Wurzburg* e *Franken*.

Moss Irmãos & C.

A firma commercial acima referida, embora com algum atrazo, satisfez a encommenda, sendo recebidas 300 peças de madeira apparelhada em todas as faces.

O contrato de 7 de julho com essa firma foi igualmente executado tendo sido recebidas 1.976 peças de madeira de lei apparelhada em todas as faces; material esse que se destinou todo aos trabalhos da 4ª Divisão.

Esses mesmos fornecedores entregaram mais 39.780 taboas e peças de peroba apparelhadas para o serviço da referida Divisão.

Outros fornecimentos foram feitos, mas considerados como compra avulsa não são indicados

Contrato com Seraphim Antonio Pereira

Para transporte por mez e descarga do material importado pela Estrada.

Este contrato não foi executado, pois o sr. Seraphim, não possuindo material fluctuante e ferramentas em quantidade e capacidade para attender a esse serviço, não tendo pessoal competente e habilitado, fel-o com extraordinario sacrificio, até o mez de junho e, nesta época, tendo o serviço augmentado consideravelmente, e não podendo a tempo attender aos pedidos de chatas dos vapores que traziam materiaes da Estrada, foi rescindido.

Mediante proposta acceita, passou o serviço a ser feito por Claudino Corrêa Louzada, o qual, dispondo de elementos, executou o trabalho regularmente até 31 de dezembro proximo findo.

O serviço foi feito durante o anno sem pagamento de estadias.

II

TRAFEGO

I—Movimento

O seguinte quadro demonstra as quantidades das diversas especies de trens em cada uma das secções e ramaes e respectivas médias diarias durante o anno de 1906.

SERVIÇOS	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR		MIXTOS	CARGAS	TOTAES EM		DIFFERENÇAS EM 1906	MÉDIAS DIARIAS		DIFFERENÇAS EM 1906
	ORDINARIOS	ESPECIAES	ORDINARIOS	ESPECIAES			1906	1905		1906	1905	
1ª secção	36.392	255	9.477	188	1.730	13.621	61.663	58.385	+ 3.278	168,9	159,9	+ 9,0
2ª »	—	—	4.806	127	3.314	4.927	13.174	13.299	— 125	36,0	36,4	— 0,4
3ª »	—	—	1.934	74	1.729	2.297	6.034	6.196	— 162	16,5	16,9	— 0,4
4ª »	—	—	1.906	118	1.531	2.242	5.797	6.358	— 561	15,8	17,4	— 1,6
5ª »	—	—	1.960	111	1.476	4.941	8.488	5.589	+ 2 899	23,2	15,3	+ 7,9
6ª »	—	—	—	—	—	131	131	276	— 145	0,3	1,0	— 0,7
Ramal de Santa Cruz	7.194	—	4.930	80	850	3.218	16.272	15.285	+ 987	44,5	41,8	+ 2,7
» » Paracamby.	—	—	—	23	2.920	6	2.949	2.940	+ 9	8,0	8,0	—
» » Porto Novo	—	—	724	31	1.394	5	2.154	2.218	— 64	5,9	6,0	— 0,1
» » S. Paulo . .	—	—	2.035	91	2.878	3.782	8.786	8.873	— 87	15,8	24,3	— 8,5
Total na bitola de 1m,60	43.586	255	27.772	843	17.822	35.170	125.448	119.419	+ 6.029	343,6	327,1	+ 16,5
6ª secção	—	—	1.032	160	3.882	1.777	6.851	5.862	+ 989	19,0	16,0	+ 3,0
Ramal de Ouro Preto.	—	—	708	45	1.228	725	2.706	3.255	— 549	7,4	8,9	— 1,5
» » Bello Horizonte	—	—	871	52	2.132	11	3.066	2.947	+ 119	8,4	8,0	+ 0,4
Ramal de S. Paulo. .	5.840	2	2.034	79	1.296	1.370	10.621	10.875	— 254	29,0	29,7	— 0,7
Linha Auxiliar . . .	—	—	—	42	1.354	206	1.602	1.419	+ 183	4,3	3,8	+ 0,5
Ramal de Angra. . .	—	—	—	22	254	—	276	256	+ 20	0,7	0,7	—
» » Lavras . .	—	—	—	20	257	—	277	236	+ 41	0,6	0,6	—
Total na bitola de 1m,00	5.840	2	4.645	420	10.403	4.089	25.399	24.850	+ 549	69,5	68,0	+ 1,5
Total geral.	49.426	257	32.417	1.233	28.225	39.259	150.847	144.269	+ 6.578	413,2	395,2	+ 18,0

Trens kilometros de diversas especies em cada uma das secções e ramaes no anno de 1906 e respectiva média diaria :

SERVIÇOS	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR		MIXTOS	CARGAS	TOTAES EM		DIFFERENÇAS EM 1906	MÉDIAS DIARIAS		DIFFERENÇAS EM 1906
	ORDINARIOS	ESPECIAES	ORDINARIOS	ESPECIAES			1906	1905		1906	1905	
1ª secção	623.494	4.053	399.740	8.740	73.546	337.011	1.446.584	1.478.696	— 32.112	3.968,1	4.051,2	— 83,1
2ª »	—	—	221.076	5.166	47.744	225.308	499.294	487.126	+ 12.168	1.367,9	1.334,5	+ 33,4
3ª »	—	—	169.291	6.701	87.530	206.986	470.511	497.178	— 26.667	1.289,0	1.362,1	— 73,1
4ª »	—	—	151.507	7.067	70.372	175.820	404.764	454.316	— 49.552	1.108,9	1.244,7	— 135,8
5ª »	—	—	299.448	9.044	162.743	399.875	871.110	1.012.586	— 141.476	2.386,6	2.774,2	— 387,6
6ª »	—	—	—	—	—	1.941	1.941	3.036	— 1.095	5,3	8,3	— 3,0
Ramal de Santa Cruz	198.982	—	159.048	2.157	28.678	76.220	465.085	292.274	+ 172.811	1.274,2	800,7	+ 473,5
» » Paracamby	—	—	—	136	16.064	48	16.248	14.696	+ 1.552	44,5	40,2	+ 4,3
» » Porto Novo	—	—	46.132	1.542	89.452	173	137.299	141.739	— 4.440	376,1	388,3	— 12,2
» » S. Paulo	—	—	611.392	13.100	381.116	555.629	1.561.237	1.254.309	+ 306.928	4.277,9	3.436,4	+ 841,5
Total na bitola de 1m,60	822.476	4.053	2.057.634	53.654	957.245	1.979.011	5.874.073	5.635.956	+ 238.117	16.093,3	15.440,9	+ 652,4
6ª secção	—	—	116.443	15.183	475.884	170.033	777.543	706.850	+ 70.693	2.130,2	1.936,5	+ 193,7
Ramal de Ouro Preto	—	—	29.658	1.849	50.543	2.472	84.522	96.131	— 11.609	231,5	263,3	— 31,8
» » Bello Horizonte	—	—	12.224	728	29.848	381	43.181	41.258	+ 1.923	118,3	113,0	+ 5,3
» » S. Paulo	34.040	12	187.128	6.080	119.232	114.552	461.044	721.376	— 260.332	1.263,1	1.976,3	— 713,2
Linha Auxiliar	—	—	—	2.377	159.255	1.692	163.324	175.604	— 12.280	447,4	480,9	— 47,5
Ramal de Angra	—	—	—	734	9.451	—	10.185	10.158	+ 27	27,9	27,8	+ 0,1
» » Lavras	—	—	—	842	10.859	—	11.701	11.247	+ 454	29,3	30,8	— 1,5
Total na bitola de 1m,00	34.040	12	345.453	27.793	855.072	289.130	1.551.500	1.762.624	— 211.124	4.250,6	4.829,1	— 578,5
Total geral	856.516	4.065	2.403.087	81.447	1.812.317	2.268.141	7.425.573	7.398.580	+ 26.993	20.344,0	19.643,6	+ 700,4

Quantidade de trens em geral e por especies e respectivos percursos nos annos de 1906, 1905 e 1904:

SERVIÇOS	1906		1905		1904	
	QUANT.	PERCURSO	QUANT.	PERCURSO	QUANT.	PERCURSO
Bitola de 1m,60:						
Trens de suburbios	43.586	822.476	39.462	732.542	36.866	627.126
» especiaes de suburbios	255	4.053	237	2.653	255	3.081
» de viajantes	10.370	1.955.865	10.950	2.017.156	10.180	1.989.204
» especiaes de viajantes	504	58.893	309	27.943	273	35.731
» mixtos	10.178	947.158	9.860	730.570	10.216	708.408
» de cargas	28.307	1.983.514	28.073	2.125.608	25.849	2.125.486
Total	93.200	5.771.959	88.891	5.636.472	83.639	5.489.036
Bitola de 1m,00:						
Trens de suburbios	5.840	35.040	5.840	35.040	5.596	33.576
» especiaes de suburbios	2	12	—	—	16	96
» de viajantes	4.521	344.943	4.328	470.690	4.392	472.140
» especiaes de viajantes	363	28.781	326	27.193	258	22.184
» mixtos	10.057	870.964	9.714	860.292	8.362	721.317
» de cargas	4.086	294.070	3.714	299.695	4.208	286.823
Total	24.869	1.573.810	23.922	1.692.910	22.832	1.536.136
Total geral	118.069	7.345.769	112.813	7.329.382	106.471	7.025.172

Nota — Neste quadro o trem com qualquer percurso é contado como uma unidade, emquanto que no de pag. 37 cada trem é contado tantas vezes quantas secções percorre.

Percurso dos carros de viajantes durante o anno de 1906:

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	DORMITORIO	CORREIO E CHEFE DE TREM	
1ª secção					
Nos trens de suburbios e especiaes .	6.381.148	7.745.708	. . . . .	. . . . .	14.126.856
» » » viajantes e especiaes . .	1.481.127	990.350	162.918	517.580	3.151.975
» » mixtos.	136.628	118.160	. . . . .	. . . . .	254.788
Somm .	7.998.903	8.854.218	162.918	517.580	17.533.619
2ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	753.645	388.516	128.780	349.660	1.620.601
» » mixtos.	47.180	47.180	. . . . .	. . . . .	94.360
Somma . .	800.825	435.696	128.780	349.660	1.714.961
3ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes .	492.030	351.180	101.160	345.690	1.290.060
» » mixtos	96.780	96.780	. . . . .	. . . . .	193.560
Somma . .	588.810	447.960	101.160	345.690	1.483.620
4ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes .	320.514	309.985	88.794	218.033	937.326
» » mixtos	70.932	70.972	. . . . .	. . . . .	141.904
Somma . .	391.446	380.957	88.794	218.033	1.079.230
5ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	622.977	609.175	189.550	496.992	1.918.694
» » mixtos	163.626	167.510	. . . . .	168	331.304
Somma . .	786.603	776.685	189.550	497.160	2.249.998
Ramal de Santa Cruz					
Nos trens de suburbios	327.768	404.536	. . . . .	. . . . .	732.601
» » » viajantes e especiaes .	681.232	669.300	. . . . .	297	1.397.400
» » mixtos.	117.640	108.692	. . . . .	46.868	226.322
Somma . .	1.126.640	1.182.528	. . . . .	47.165	2.356.333
Ramal de Paracamby					
Nos trens de viajantes especiaes . .	176	. . . . .	. . . . .	. . . . .	176
» » mixtos.	16.028	16.028	. . . . .	. . . . .	32.050
Somma . .	16.204	16.028	. . . . .	. . . . .	32.232
Ramal de Porto Novo					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	93.888	93.760	252	93.440	281.340
» » mixtos	139.516	139.516	. . . . .	256	279.288
Somma . .	233.404	233.276	252	93.696	560.628
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	1.985.643	1.191.505	482.638	1.182.136	4.841.922
» » mixtos	386.088	386.766	. . . . .	. . . . .	772.854
Somma . .	2.371.731	1.578.271	482.638	1.182.136	5.614.776
Total na bitola de 1m,60.	14.314.566	13.905.619	1.154.092	3.251.120	32.625.397
6ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	291.164	243.525	. . . . .	138.748	673.437
» » mixtos	749.792	760.572	. . . . .	153.730	1.664.094
Somma . .	1.040.956	1.004.097	. . . . .	292.478	2.337.531

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	DORMITORIO	CORREIO E CHEFE DE TREM	
Ramal de Ouro Preto					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	31.922	30.362	. . . . .	6.468	68.752
» » mixtos	83.550	83.634	. . . . .	73.850	241.034
Somma . .	115.472	113.996	. . . . .	80.318	309.786
Ramal de Bello Horizonte					
Nos trens de viajantes e especiaes .	26.948	24.976	. . . . .	12.442	64.366
» » mixtos	40.548	40.352	. . . . .	. . . . .	80.900
Somma . .	67.496	65.328	. . . . .	12.442	145.266
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de suburbios e especiaes .	49.896	79.670	. . . . .	. . . . .	129.566
» » de viajantes e especiaes. .	540.690	438.060	2.196	192.432	1.223.378
» » mixtos	135.240	135.116	. . . . .	. . . . .	270.356
Somma . .	725.826	702.846	2.196	192.432	1.623.300
Linha auxiliar					
Nos trens de viajantes e especiaes .	2.242	1.387	. . . . .	. . . . .	3.629
» » mixtos.	159.706	159.520	. . . . .	. . . . .	319.226
Somma . .	161.948	160.907	. . . . .	. . . . .	322.855
Ramal de Angra					
Nos trens de viajantes o especiaes. .	601	877		. . . . .	1.478
» » mixtos	9.690	9.690		. . . . .	19.380
Somma . .	10.291	10.567		. . . . .	20.858
Ramal de Lavras					
Nos trens de viajantes e especiaes .	1.080	810	. . . . .	. . . . .	1.890
» » mixtos	11.078	11.078	. . . . .	. . . . .	22.156
Somma . .	12.158	11.888	. . . . .	. . . . .	24.046
Total na bitola de 1m,00. . . .	2.134.147	2.069.629	2.196	577.670	4.783.642
Total geral em 1906	16.448.713	15.975.248	1.156.288	3.828.790	37.409.039
» » em 1905	15.458.856	15.121.948	1.430.824	3.401.791	35.413.419
Differença em 1906.	+ 989.857	+ 853.300	— 274.536	+ 426.999	+ 1.995.620

Percurso dos vagões de bagagem, mercadorias, animaes e vazios durante o anno de 1906 :

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE						TOTAL
	BAGAGEM	LEITE	MINERIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAES	VAZIOS	
1ª secção							
Nos trens de suburbios e especiaes	1.551.888	. . . .	. . . .	060	120	. . . .	1.555.068
» » » viajantes » »	765.801	124.496	. . . .	. . . .	87.014	34.532	1.011.846
» » mixtos	251.832	. . . .	. . . .	768.982	258.922	67.298	1.350.034
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	886.910	5.573.783	1.014.219	2.830.650	10.305.562
Somma. .	2.577.521	124.496	886.910	6.342.825	1.360.275	2.932.480	14.222.510
2ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes	401.998	91.688	. . . .	. . . .	62.096	16.502	572.244
» » mixtos	137.090	. . . .	. . . .	490.611	140.201	93.468	861.460
» » de cargas e especiaes .	. . . .	316	658.030	2.929.826	1.082.516	1.716.377	6.387.065
Somma. .	539.088	92.004	658.030	3.420.437	1.284.803	1.826.347	7.820.769
3ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes	357.850	106.572	. . . .	. . . .	36.720	5.940	507.082
» » mixtos	259.670	. . . .	. . . .	905.080	303.422	229.222	1.697.394
» » de cargas e especiaes.	. . . .	. . . .	1.287.470	2.788.537	746.055	1.788.595	6.610.657
Somma. .	617.520	106.572	1.287.470	3.693.617	1.086.197	2.023.757	8.815.133
4ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes	461.912	93.916	. . . .	. . . .	89.760	4.560	653.148
» » mixtos	141.342	. . . .	. . . .	499.558	148.924	132.244	921.868
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	1.444.400	1.784.819	624.252	1.369.021	4.922.492
Somma. .	603.254	93.916	1.444.400	2.284.177	862.936	1.505.825	6.497.508
5ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes	660.551	71.763	. . . .	. . . .	103.488	10.275	846.077
» » mixtos	323.725	1.586	. . . .	1.203.403	331.872	266.749	2.127.335
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	2.643.625	2.676.451	496.739	2.219.551	8.039.366
Somma. .	984.276	73.349	2.646.625	3.879.854	932.099	2.496.575	11.012.778
6ª secção							
Nos trens de cargas e especiaes.	. . . .	. . . .	. . . .	3.692	—	3.364	7.056
Somma. .	. . . .	. . . .	. . . .	3.692	. . . .	3.364	7.056
Ramal de Santa Cruz							
Nos trens de suburbios e especiaes	77.441	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	77.441
» » » viajantes » »	322.030	. . . .	. . . .	. . . .	5.984	12.960	341.024
» » mixtos	83.402	. . . .	. . . .	278.140	74.256	96.118	531.916
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	680.891	700.738	1.239.048	2.620.677
Somma. .	482.923	. . . .	. . . .	959.031	780.978	1.348.126	3.571.055
Ramal de Paraçamby							
Nos trens especiaes de viajantes.	040	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	040
» » mixtos	15.924	. . . .	. . . .	15.867	2.240	9.827	43.858
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	160	352	512
Somma. .	15.934	. . . .	. . . .	15.867	2.400	10.179	44.380
Ramal de Porto Novo							
Nos trens de viajantes e especiaes	46.720	43.136	. . . .	. . . .	46.720	. . . .	136.576
» » mixtos	92.792	. . . .	. . . .	705.402	189.056	374.509	1.361.780
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	4.305	1.024	1.720	7.049
Somma. .	139.512	43.136	. . . .	709.707	236.800	376.229	1.505.411

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE						TOTAL
	BAGAGENS	LEITE	MINERIO	MESCADORIAS DIVERSAS	ANIMAES	VAZIOS	
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de viajantes e especiaes.	1.306.656	63 519	. . . .	. . . .	33.408	64.690	1.471.273
» » mixtos	428.106	133.810	. . . .	2.723.008	1.389.573	882.227	5.555.724
» » de cargas e especiaes.	. . . .	. . . .	. . . .	5.037.577	2.554.410	4.237.584	11.839.571
Somma. .	1.734.762	197.329	. . . .	7.760.585	3.990.391	5.184.501	18.867.568
Total na bitola de 1m,60. .	7.695.793	730.802	6.623.435	29.069.822	10.536.939	17.707.383	72.364.174
Ca secção							
Nos trens de viajantes e especiaes	141.402	. . . .	. . . .	. . . .	2.032	3.984	147.418
» » mixtos	829.128	. . . .	. . . .	2.353.300	860.062	894.819	4 940.309
» » de cargas e especiaes.	. . . .	. . . .	. . . .	1.952.986	271.927	814.358	3.039.271
Somma. .	970.530	. . . .	. . . .	4.309.376	1.134.021	1.713.161	8.127.088
Ramal de Ouro Preto							
Nos trens de viajantes e especiaes.	53.302	. . . .	. . . .	. . . .	118	596	54.016
» » mixtos	74.186	. . . .	. . . .	94.755	4.698	46.496	220.135
» » de cargas e especiaes.	. . . .	. . . .	. . . .	8.188	. . . .	12.928	21.116
Somma. .	127.488	. . . .	. . . .	102.943	4.816	60.020	295.267
Ramal de Bello Horizonte							
Nos trens de viajantes e especiaes.	12.568	. . . .	. . . .	. . . .	28	84	12.680
» » mixtos	61.460	. . . .	. . . .	83.900	34.272	43.740	223.372
» » de cargas e especiaes.	. . . .	. . . .	. . . .	868	308	568	1.744
Somma. .	74.028	. . . .	. . . .	84.768	34.608	44.392	237.796
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de suburbios e especiaes	50.272	. . . .	. . . .	2.548	432	2.036	55.288
» » » viajantes » »	262.252	. . . .	. . . .	. . . .	2.852	5.306	270 410
» » mixtos	335.800	. . . .	. . . .	1.686.476	439.576	545.260	3.007.112
» » de cargas e especiaes.	. . . .	. . . .	. . . .	1.137.115	248.188	667.393	2.052.693
Somma. .	648.324	. . . .	. . . .	2.826.139	691.048	1.219.995	5.385.506
Linha Auxiliar							
Nos trens especiaes de viajantes.	—	—	—	—	—	—	—
» » mixtos	90.671	. . . .	. . . .	519.550	71.562	186.344	868.127
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	4.174	. . . .	3.744	7.918
Somma. .	90.671	. . . .	. . . .	523.724	71.562	190.088	876.045
Ramal de Angra							
Nos trens especiaes de viajantes .	—	—	—	—	—	—	—
» » mixtos	1.536	. . . .	. . . .	27.324	9.648	4.050	42.558
Somma. .	1.536	. . . .	. . . .	27.324	9.648	4.050	42.558
Ramal de Lavras							
Nos trens especiaes de viajantes .	—	—	—	—	—	—	—
» » mixtos	3.098	. . . .	. . . .	37.657	14.940	8.108	63.803
Somma. .	3.098	. . . .	. . . .	37.657	14.940	8 108	63.803
Total na bitola de 1m,00 . .	1.915.675	. . . .	. . . .	7.911.931	1.930.643	3.239.814	15.028,063
Total em 1906	9.611.468	730.802	6.623.435	36 981.753	12.407.582	20.947.197	87.392.237
» » 1905	9.112.202	691.744	11.232.242	37.101.054	12.[illegible]16.083	22.565.898	92.719.222
Differença em 1906	+ 499.266	+ 39.058	— 4.608.807	— 119.301	+ 481.590	- 1.618.701	— 5.326.985

Percurso dos trens, carros e vagões e composição média, durante o anno de 1906:

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
1ª secção			
Nos trens de suburbios e especiaes	15.781.924	627.547	24,9
» » de viajantes e especiaes	4.163.821	408.480	10,1
» » mixtos	1.604.822	73.546	21,8
» » de cargas e especiaes	10.305.562	337.011	30,5
Somma	31.756.129	1.446.584	21,9
2ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	2.192.845	226.242	9,7
» » mixtos	955.820	47.744	20,0
» » de cargas e especiaes	6.387.065	225.308	28,3
Somma	9.535.730	499.294	19,0
3ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	1.797.142	175.995	10,2
» » mixtos	1.890.951	87.530	21,9
» de cargas e especiaes	6.610.657	206.986	31,9
Somma	10.298.753	470.511	21,8
4ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	1.590.474	153.572	10,0
» » mixtos	1.063.772	70.372	15,1
» » de cargas e especiaes	4.922.492	175.820	27,9
Somma	7.576.738	404.764	18,7
5ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	2.764.771	308.492	8,9
» » mixtos	2.458.639	162.743	15,1
» » de cargas e especiaes	8.039.366	399.875	20,1
Somma	13.262.776	871.110	15,2
6ª secção			
Nos trens de cargas especiaes	7.056	1.941	3,6
Somma	7.056	1.941	3,6
Ramal de Santa Cruz			
Nos trens de suburbios e especiaes	810.042	198.982	4,0
» » » viajantes e especiaes	1.738.421	161.205	10,7
» » mixtos	758.248	28.678	26,4
» » de cargas e especiaes	2.620.677	76.220	34,3
Somma	5.927.391	465.085	12,7
Ramal de Paracamby			
Nos trens de cargas e especiaes	512	48	10,6
» » especiaes de viajantes	186	135	1,3
» » mixtos	75.914	16.064	4,9
Somma	76.612	16.248	4,7

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
Ramal de Porto Novo			
Nos trens de viajantes e especiaes	417.916	47.674	8,7
» » mixtos	1.641.077	89.452	18,3
» » de cargas e especiaes	7.049	173	40,7
Somma	2.066.042	137.299	15,0
Ramal de S. Paulo			
Nos trens de viajantes e especiaes	6.313.195	624.492	10,1
» » mixtos	6.329.578	381.116	16,6
» » de cargas e especiaes	11.839.571	555.629	21,3
Somma	24.482.344	1.561.237	15,6
Total na bitola de $1^m,60$	104.989.571	5.874.073	17,8
6ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	820.855	131.626	6,2
» » mixtos	6.604.493	475.884	13,8
» » de cargas e especiaes	3.039.271	170.033	17,8
Somma	10.464.619	777.543	13,4
Ramal de Ouro Preto			
Nos trens de viajantes e especiaes	122.768	31.507	3,8
» » mixtos	461.169	50.543	9,1
» » de cargas e especiaes	21.116	2.472	8,5
Somma	605.053	84.522	7,1
Ramal de Bello Horizonte			
Nos trens de viajantes e especiaes	77.046	12.952	5,9
» » mixtos	304.272	29.848	10,1
» » de cargas e especiaes	1.744	381	4,5
Somma	383.062	43.181	8,8
Ramal de S. Paulo			
Nos trens de suburbios e especiaes	184.854	34.052	6,0
» » de viajantes »	1.493.788	193.208	7,7
» » mixtos	3.277.468	119.232	27,4
» » de cargas e especiaes	2.052.696	114.552	17,9
Somma	7.008.806	461.044	15,2
Linha Auxiliar			
Nos trens especiaes de viajantes	3.629	2.377	1,5
» » mixtos	1.187.353	159.255	7,4
» » de cargas e especiaes	7.918	1.692	4,6
Somma	1.198.900	163.324	7,3

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
Ramal de Angra			
Nos trens especiaes de viajantes	1.478	734	2,0
» » mixtos	61.938	9.451	6,5
Somma	63.416	10.185	6,2
Ramal de Lavras			
Nos trens especiaes de viajantes	1.890	842	2,2
» » mixtos	85.959	10.859	7,9
Somma	87.849	11.701	7,5
Total na bitola de 1m,00	19.811.705	1.551.500	12,7
Nos trens de suburbios e especiaes em 1906	16.676.820	860.581	19,3
» » » » » » » 1905	14.671.509	769.635	19,0
Differença em 1906	2.005.311	90.946	—
Nos trens de viajantes e especiaes em 1906	23.500.228	2.484.534	9,4
» » » » » » » 1905	23.248.449	2.509.459	9,2
Differença em 1906	251.779	24.925	—
Nos trens mixtos em 1906	28.761.476	1.812.317	15,8
» » » » 1905	27.432.571	1.679.110	16,3
Differença em 1906	1.328.905	133.207	—
Nos trens de cargas o especiaes em 1906	55.862.752	2.268.141	24,6
» » » » » » 1905	62.789.112	2.440.376	25,7
Differença em 1906	6.917.360	188.235	—
Total geral em 1906	124.801.276	7.425.573	16,8
» » » 1905	128.132.641	7.398.580	17,3
Differença » 1906	3.331.365	26.993	—

Utilisação dos trens e dos carros no transporte de viajantes

SERVIÇOS		Quantidade de viajantes transportados			Quantidade de viajantes por kilometro		
		Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
BITOLA LARGA							
Pagando, suburbios. . . .	1ª classe	957.572	842.456	+ 115.116	15.367.738	14.297.278	+ 1.070.460
» interior	» »	168.291	260.200	— 91.909	11.971.194	20.532.289	— 8.561.095
» suburbios. . . .	2ª »	3.966.690	2.396.342	+ 1.570.348	63.927.229	40.134.360	+ 23.792.869
» interior	» »	1.040.584	1.036.412	+ 4.172	42.378.541	48.508.295	— 6.129.754
» suburbios ida e volta	1ª »	3.011.381	2.837.856	+ 173.525	46.071.027	52.152.766	— 6.081.739
» interior, ida e volta e excursão. . .	» »	119.593	113.386	+ 6.207	22.638.784	21.490.692	+ 1.148.092
» suburbios, ida e volta	2ª »	6.081.169	5.717.966	+ 363.203	91.599.459	85.839.398	+ 5.760.061
Por conta do Governo, suburbios.	1ª »	334.577	291.595	+ 42.982	8.635.340	5.999.650	+ 2.635.690
Por conta do Governo, interior.	» »	17.038	9.209	+ 7.829	3.566.035	1.794.723	+ 1.771.312
Por conta do Governo, suburbios.	2ª »	106.089	125.246	— 19.157	2.941.313	2.750.010	+ 191.303
Por conta do Governo, interior	» »	6.697	5.745	+ 952	1.876.467	1.620.953	+ 255.514
Por conta dos Estados, suburbios.	1ª »	272	36	+ 236	13.006	1.918	+ 11.088
Por conta dos Estados, interior.	» »	6.125	6.309	— 144	651.425	910.955	— 259.530
Por conta dos Estados, suburbios.	2ª »	980	87	+ 893	7.514	4.567	+ 2.947
Por conta dos Estados, interior.	» »	13.395	13.353	+ 42	2.292.214	2.240.650	+ 51.564
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	1ª »	41.250	74.868	— 33.618	618.750	1.123.020	— 504.270
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	2ª »	135.600	146.850	— 11.250	2.034.000	2.202.750	— 168.750
Coupons, reducção de 75 %, suburbios.	1ª »	756.004	637.936	+ 118.068	11.516.387	9.651.715	+ 1.864.672
Coupons, reducção de 75 %, suburbios.	2ª »	863.872	926.482	— 62.610	13.550.474	14.205.125	— 654.651
Passes, reducção de 25 %, suburbios.	1ª »	859.060	729.050	+ 130.010	12.893.820	10.935.750	+ 1.958.070
Passes, reducção de 25 %, suburbios.	2ª »	1.697.830	2.732.490	— 1.034.660	25.900.890	41.221.290	— 15.320.400
Operarios, suburbios . . .	» »	516	360	+ 156	7.740	5.400	+ 2.340
Gratis »	1ª »	1.931	2.641	— 710	39.789	81.595	— 41.806
» interior	1ª »	4.885	2.133	+ 2.752	1.622.145	646.471	+ 975.674
» suburbios. . . .	2ª »	29.314	27.846	+ 1.468	497.644	473.577	+ 24.067
» interior	» »	2.591	1.674	+ 917	790.416	576.161	+ 214.255
Em serviço da estrada, suburbios	1ª »	117.829	102.505	+ 15.324	1.064.128	1.956.251	— 892.123
Em serviço da estrada, interior	» »	66.893	38.617	+ 28.276	6.550.400	5.362.136	+ 1.188.264
Em serviço da estrada, suburbios	2ª »	35.747	60.225	— 23.478	542.281	882.269	— 339.988
Em serviço da estrada, interior	» »	106.196	100.183	+ 6.013	5.408.936	8.257.593	— 2.848.607
Passes com reducção de 75 %, interior	1ª »	8.857	7.634	+ 1.223	1.203.670	1.143.568	+ 60.102
Passes com reducção de 75 %, interior	2ª »	15.682	12.486	+ 3.196	1.174.538	1.155.168	+ 19.370
Total da bitola larga. . . .		20.575.550	19.260.178	+ 1.315.372	399.353.344	398.158.343	+ 1.195.001
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO							
Pagando, simples, suburbios	1ª classe	4.935	3.358	+ 1.577	29.690	20.228	+ 9.462
» » interior .	» »	16.960	17.131	— 171	1.340.400	1.439.898	— 99.298
» » suburbios	2ª »	115.376	97.439	+ 17.937	703.546	592.766	+ 110.780
» » interior .	» »	128.532	96.646	+ 31.886	6.287.757	5.775.397	+ 512.360
» ida e volta e excursão, interior. . .	1ª »	31.538	28.352	+ 3.186	2.843.236	2.604.792	+ 238.444
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	» »	1.640	1.714	— 74	9.840	10.284	— 444
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	2ª »	24.177	26.199	— 2.022	145.062	157.194	— 12.132
Por conta do Governo, interior.	1ª »	2.458	1.096	+ 1.362	218.800	98.529	+ 120.271
Por conta do Governo, interior.	2ª »	755	654	+ 101	68.643	60.751	+ 7.892

SERVIÇOS		Quantidade de viajantes transportados			Quantidade de viajantes por kilometro		
		Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
Por conta dos Estados, interior.	1ª classe	1.799	1.223	+ 576	154.936	104.414	+ 50.522
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	3.670	3.920	— 250	261.785	222.736	+ 39.049
Reducção de 75 %, interior.	1ª »	749	621	+ 128	50.882	47.807	+ 3.075
» » » » »	2ª »	1.505	509	+ 996	178.392	35.136	+ 143.256
Gratis, interior	1ª »	2.617	388	+ 2.229	240.388	35.619	+ 204.769
» »	2ª »	771	798	— 27	70.436	72.658	— 2.222
Em serviço da estrada, interior	1ª »	4.141	3.016	+ 1.125	347.795	115.388	+ 232.407
Em serviço da estrada, interior	2ª »	5.919	5.075	+ 844	220.375	329.177	— 108.802
Total da bitola estreita de S. Paulo. .		347.542	288.139	+ 59.403	13.172.163	11.722.774	+ 1.449.389
BITOLA ESTREITA DE MINAS							
Pagando, simples, interior .	1ª classe	27.049	28.160	— 1.111	1.467.100	1.454.133	+ 12.967
» » » .	2ª »	226.411	199.521	+ 26.893	7.505.593	7.240.250	+ 265.343
» ida e volta e excursão, interior	1ª »	12.191	12.570	— 379	1.209.345	1.191.243	+ 18.102
Reducção de 75 % interior .	» »	1.163	1.080	+ 83	119.333	64.107	+ 55.226
» » » » » .	2ª »	1.051	1.733	— 682	71.512	172.035	— 100.523
Por conta do Governo, interior.	1ª »	1.435	489	+ 946	188.206	52.069	+ 136.137
Por conta do Governo, interior.	2ª »	295	156	+ 139	37.613	19.976	+ 17.637
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	1.538	3.207	— 1.669	184.484	380.885	— 196.401
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	6.940	8.024	— 1.084	895.231	966.005	— 70.774
Gratis, interior	1ª »	907	104	+ 803	114.256	14.331	+ 99.925
» »	2ª »	508	174	+ 334	62.046	26.396	+ 35.650
Em serviço da estrada, interior.	1ª »	3.508	6.370	— 2.862	302.862	454.727	— 151.865
Em serviço da estrada, interior.	2ª »	9.150	11.304	— 2.154	741.398	1.355.604	— 614.206
Total da bitola estreita de Minas . .		292.149	272.892	+ 19.257	12.898.979	13.391.761	— 492.782
BITOLA ESTREITA DA LINHA AUXILIAR							
Pagando, simples, interior .	1ª classe	6.116	5.064	+ 1.052	112.464	127.627	— 15.163
» » » . .	2ª »	35.658	32.832	+ 2.826	636.288	683.770	— 47.482
» ida e volta, interior.	1ª »	78	38	+ 40	2.690	1.296	+ 1.394
Reducção de 75 % » .	» »	87	38	+ 49	4.063	1.512	+ 2.551
» » » » » .	2ª »	535	217	+ 318	23.625	12.855	+ 13.770
Por conta do Governo, interior.	1ª »	136	212	— 76	4.976	6.676	— 1.700
Por conta do Governo, interior.	2ª »	—	—	—	—	—	—
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	135	28	+ 107	4.570	508	+ 4.062
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	42	17	+ 25	1.902	686	+ 1.216
Gratis interior.	2ª »	5	—	+ 5	155	—	+ 155
Em serviço da estrada, interior	1ª »	361	667	— 306	13.026	36.638	— 23.612
Em serviço da estrada, interior	2ª »	1.335	2.534	— 1.199	64.524	184.497	— 119.973
Total da bitola estreita da linha auxiliar .		44.488	41.647	+ 2.841	871.283	1.056.065	— 184.782
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE ANGRA							
Pagando simples, interior .	1ª classe	148	164	— 16	3.822	5.211	— 1.389
» » » .	2ª »	2.106	3.663	— 1.557	51.574	87.632	— 36.058
» ida e volta, interior.	1ª »	32	12	+ 20	1.206	516	+ 690
Reducção de 75 %, » .	1ª »	12	2	+ 10	492	86	+ 406
» » » » » .	2ª »	—	1	— 1	—	43	— 43
Por conta do Governo, interior.	1ª »	5	—	+ 5	160	—	+ 160
Por conta do Governo, interior.	2ª »	1	—	+ 1	43	—	+ 43
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	11	5	+ 6	419	80	+ 339
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	54	28	+ 26	1.863	961	+ 902
Gratis, interior.	1ª »	1	—	+ 1	16	—	+ 16
Em serviço da estrada, interior.	1ª »	512	105	+ 437	23.252	1.707	+ 21.545
Em serviço da estrada, interior	2ª »	14	606	— 592	521	26.004	— 25.483
Total da bitola estreita do ramal de Angra		2.926	4.586	+ 1.660	83.068	122.240	— 39.172

SERVIÇOS		QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS			QUANTIDADE DE VIAJANTES POR KILOMETRO		
		Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE LAVRAS							
Pagando, simples, interior .	1ª classe	171	232	— 61	4.689	6.127	1.438
» » » .	2ª »	3.344	3.583	— 239	88.695	91.335	5.632
» ida e volta, interior	1ª »	48	22	+ 26	1.710	692	+ 1.018
Reducção de 75 %, » .	1ª »	2	19	— 17	64	582	— 518
» » » » » .	2ª »	11	3	+ 8	304	114	+ 190
Por conta do Governo, interior	1ª »	8	2	+ 6	361	48	+ 313
Por conta do Governo, interior.	2ª »	—	—	—	—	—	—
Por conta dos Estados, interior	1ª »	6	4	+ 2	228	180	+ 48
Por conta dos Estados, interior	2ª »	4	16	— 12	138	551	— 413
Gratis, interior . «	1ª »	2	—	— 2	90	—	+ 90
Em serviço da estrada, interior	1ª »	808	110	+ 698	42.072	4.803	+ 37.269
Em serviço da estrada, interior	2ª »	8	619	— 611	240	33.113	— 32.873
Total da bitola estreita do ramal de Lavras		4.412	4.610	— 198	138.499	140.415	— 1.916
Total geral		21.267.067	19.872.052	+ 1.395.015	426.517.336	424.591.598	+ 1.925.738

SERVIÇOS			Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
BITOLA LARGA					
Percurso kilometrico médio de um viajante.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	15,82	17,39	— 1,57
		2ª »	15,55	15,17	+ 0,08
		Em geral	15,64	16,06	— 0,42
	» » do interior	1ª classe	123,05	118,58	+ 4,47
		2ª »	45,49	53,21	— 7,72
		Em geral	64,75	71,01	— 6,26
Numero médio de viajantes por trem-kilometro.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	116,54	125,07	— 11,66
		2ª »	243,19	253,18	— 10,29
		Em geral	359,61	381,56	— 21,95
	» » do interior	1ª classe	15,70	18,86	— 3,16
		2ª »	17,57	22,67	— 5,10
		Em geral	33,28	41,53	— 8,25
Numero médio de viajantes por carro-kilometro.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	14,34	16,13	— 1,79
		2ª »	21,66	26,12	— 4,46
		Em geral	19,78	21,62	— 1,84
	» » do interior	1ª classe	6,33	6,03	+ 0,30
		2ª »	9,36	10,03	— 0,67
		Em geral	7,64	8,00	— 0,36
Logares-kilometro offerecidos.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	201.283.112	172.565.899	+ 28.717.213
		2ª »	388,172.112	336.710.806	+ 51.461.306
		Em geral	589.455.224	509.276.705	+ 80.178.519
	» » do interior	1ª classe	181.520.502	172.211.936	+ 9.308.566
		2ª »	264.323.066	252.839.378	+ 11.483.658
		Em geral	445.843.683	425.051.314	+ 20.792.254
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	47,80	54,56	— 6,76
		2ª »	51,78	55,34	— 5,56
		Em geral	50,42	53,83	— 3,41
	» » do interior	1ª classe	26,55	30,12	— 3,57
		2ª »	20,39	20,66	— 0,27
		Em geral	22,90	26,85	— 3,95
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO					
Percurso kilometrico médio de um viajante.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	6,01	6,08	— 0,07
		2ª »	6,08	6,06	+ 0,02
		Em geral	6,07	6,06	+ 0,01
	» » do interior	1ª classe	86,23	85,87	+ 0,36
		2ª »	50,21	60,36	— 10,15
		Em geral	60,98	68,64	— 7,66
Numero médio de viajantes por trem-kilometro.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	1,16	0,88	+ 0,28
		2ª »	21,92	21,45	+ 3,47
		Em geral	26,08	22,66	+ 3,42
	» » do interior	1ª classe	16,63	8,44	+ 8,19
		2ª »	22,68	12,33	+ 10,35
		Em geral	39,31	20,77	+ 18,51
Numero médio de viajantes por carro-kilometro.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	0,79	0,58	+ 0,21
		2ª »	10,65	7,68	+ 2,97
		Em geral	6,85	5,20	+ 1,65
	» » do interior	1ª classe	7,66	4,28	+ 3,38
		2ª »	11,37	6,56	+ 4,81
		Em geral	10,53	5,39	+ 5,14
Logares-kilometro offerecidos.	Nos trens de suburbios.	1ª classe	660.103	718.754	— 58,643
		2ª »	2.344.392	2.330.458	+ 13.934
		Em geral	3.004.500	3.049.212	— 44.712
	» » do interior	1ª classe	9.678.413	15.328.181	— 5.649.768
		2ª »	15.309.076	24.373.059	— 9.063.983
		Em geral	24.987.489	39.701.240	— 14.713.751

SERVIÇOS		Em 1906	Em 1905	Differença em 1906
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	5,98	4,24	+ 1,74
	2ª »	36,19	32,18	+ 4,01
	Em geral	29,56	25,60	+ 3,96
» » do interior	1ª classe	53,69	29,00	+ 24,69
	2ª »	46,29	26,65	+ 19,64
	Em geral	49,16	27,56	+ 21,60
BITOLA ESTREITA DE MINAS				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante.	1ª classe	74,96	69,47	+ 5,49
	2ª »	38,12	44,27	— 6,15
	Em geral	44,15	49,07	— 4,92
Numero médio de viajantes por trem-kilometro.	1ª classe	4,89	5,05	— 0,16
	2ª »	12,72	13,67	— 0,95
	Em geral	17,61	18,72	— 1,11
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	1ª classe	2,92	3,08	— 0,16
	2ª »	7,87	8,58	— 0,71
	Em geral	5,35	5,79	— 0,44
Percurso dos logares-kilometro offerecidos	1ª classe	26.643.842	25.156.673	+ 1.487.139
	2ª »	31.339.030	29.789.790	+ 1.549.240
	Em geral	57.982.842	54.946.463	+ 3.036.379
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	13,44	14,35	— 0,91
	2ª »	29,72	32,83	— 3,11
	Em geral	22,24	24,37	— 2,13
BITOLA ESTREITA DA LINHA AUXILIAR				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante	1ª classe	20,50	28,81	— 8,31
	2ª »	19,41	24,76	— 5,35
	Em geral	19,58	25,35	— 5,77
Numero médio de viajantes por trem-kilometro	1ª classe	0,87	0,99	— 0,12
	2ª »	4,51	5,02	— 0,51
	Em geral	5,39	6,01	— 0,62
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	1ª classe	0,87	0,98	— 0,11
	2ª »	4,53	5,11	— 0,58
	Em geral	2,69	3,02	— 0,33
Percurso dos logares-kilometro offerecidos.	1ª classe	3.240.160	3.064.477	+ 175.683
	2ª »	3.232.470	3.185.561	+ 46.909
	Em geral	6.472.630	6.250.038	+ 222.592
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	4,37	5,68	— 1,31
	2ª »	22,56	27,68	— 5,12
	Em geral	13,46	16,89	— 3,43
RAMAL DE ANGRA				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante	1ª classe	38,70	26,38	+ 12,32
	2ª »	24,82	26,67	— 1,85
	Em geral	28,38	26,65	+ 1,73
Numero médio de viajantes por trem-kilometro	1ª classe	2,85	0,74	+ 2,11
	2ª »	5,30	11,28	— 5,98
	Em geral	8,15	12,33	— 4,18
Numero médio de viajantes por carro-kilometro.	1ª classe	2,82	0,73	+ 2,09
	2ª »	5,11	10,86	— 5,75
	Em geral	3,98	5,85	— 1,87
Percurso dos logares-kilometros offerecidos	1ª classe	244,856	211,012	+ 33.844
	2ª »	255,128	238,752	+ 16.376
	Em geral	499,984	449,764	+ 50.220
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	11,87	3,60	+ 8,27
	2ª »	21,16	48,01	— 26,85
	Em geral	16,61	27,17	— 10,56

SERVIÇOS		Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
RAMAL DE LAVRAS				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante	1ª classe	47,09	21,88	+ 15,21
	2ª »	26,51	30,32	3,81
	Em geral	31,29	30,45	+ 0,94
Numero médio de viajantes por trem-kilometro	1ª classe	4,20	1,10	+ 3,10
	2ª »	7,63	11,38	— 3,75
	Em geral	11,83	12,48	— 0,65
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	1ª classe	4,04	1,31	+ 2,73
	2ª »	7,51	11,32	— 3,81
	Em geral	5,75	6,77	— 1,02
Percurso dos logares-kilometro offerecidos	1ª classe	292.032	189.076	+ 102.956
	2ª »	290.952	267.449	+ 23.503
	Em geral	582.984	456.525	+ 126.459
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos	1ª classe	16,85	6,56	+ 10,29
	2ª »	31,68	47,86	— 17,18
	Em geral	27,75	7,75	+ 20,00

Utilisação dos trens e dos vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos :

SERVIÇOS	TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
BITOLA LARGA						
Café	135.363	94.299	+ 41.064	37.716.417	25.629.954	+ 12.086.463
Minorio	128.772	191.899	— 63.127	59.492.664	88.657.338	— 29.164.674
Mercadorias diversas, pagando frete	563.439	625.571	— 62.132	120.030.143	109.654.327	+ 10.375.816
Idem idem, por conta do Governo	5.976	5.606	+ 370	857.641	1.739.067	— 881.426
Idem idem, por conta dos Estados	268	266	+ 2	55.736	63.212	— 7.476
Idem idem, gratis	190	147	+ 43	50.789	45.836	+ 4.953
Idem idem, em serviço da Estrada	81.192	97.129	— 15.937	17.074.291	23.397.514	— 6.323.223
Carvão mineral, em serviço da Estrada	168.193	166.214	+ 1.979	26.406.301	26.095.598	+ 310.703
Animaes, pagando frete — 1ª classe, cavallares	6.794	1.585	+ 5.209	2.277.333	214.575	+ 2.062.758
Animaes, pagando frete — 2ª » vaccuns	82.797	75.450	+ 7.347	19.726.252	20.612.526	— 886.274
Animaes, pagando frete — 3ª » carneiros	1.437	1.658	— 221	95.344	35.239	+ 59.105
Animaes, pagando frete — 3ª » porcos	5.910	7.428	— 1.518	1.278.291	1.561.735	— 283.444
Animaes, pagando frete — 3ª » diversos	702	1.009	— 307	38.884	99.833	— 60.949
Animaes, por conta do Governo, cavallares	85	97	— 12	4.004	9.047	— 5.043
Idem, gratis, cavallares	38	3	+ 35	11.972	839	+ 11.133
Idem por conta dos Estados, cavallares	31	57	— 26	2.262	21.074	— 18.812
Idem em serviço da Estrada, idem	3	8	— 5	948	1.509	— 561
Vehiculos, pagando frete, 1ª classe	85	86	— 1	12.425	13.492	— 1.067
Idem, idem de 2ª classe	117	130	— 13	10.500	8.014	+ 2.486
Idem, por conta do Governo, 1ª classe	20	19	+ 1	1.471	2.356	— 885
Idem, idem dos Estados, 1ª classe	15	3	+ 12	858	327	+ 531
Idem, gratis, 1ª classe	—	3	— 3	—	159	— 159
Idem, em serviço da Estrada, 2ª classe	21	34	— 13	7.376	10.928	— 3.552
Total na bitola larga	1.181.448	1.268.701	87.253	285.181.902	297.905.499	12.723.597
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO						
Café	9.247	10.768	— 1.521	846.545	990.656	— 144.111
Mercadorias diversas, pagando frete	167.328	151.679	+ 15.649	12.062.132	10.437.371	+ 1.624.761
Idem idem, por conta do Governo	840	399	+ 441	77.280	36.708	+ 40.572
Idem, idem, dos Estados	69	66	+ 3	6.254	5.949	+ 305
Idem, gratis	52	61	— 9	4.784	5.612	— 828
Idem, em serviço da Estrada	16.082	20.602	— 4.520	580.303	1.289.870	— 709.567
Animaes, pagando frete — 1ª classe, cavallares	612	286	+ 326	53.829	24.508	+ 29.321
Animaes, pagando frete — 2ª » vaccuns	6.546	3.392	+ 3.124	593.800	307.078	+ 285.722
Animaes, pagando frete — 3ª » carneiros	22	36	— 14	2.031	2.883	— 852
Animaes, pagando frete — 3ª » porcos	2.411	3.168	— 737	222.821	289.859	— 67.038
Animaes, pagando frete — 3ª » diversos	96	155	— 59	5.922	12.444	— 6.522

SERVIÇOS	TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
Animaes por conta do Governo, cavallares	—	—	—	—	—	—
» » » dos Estados, »	14	38	— 24	1.142	3.526	— 2.384
Idem gratis.	15	1	+ 14	1.472	277	+ 1.195
Idem em serviço da Estrada	1	—	+ 1	53	—	+ 53
Vehiculos pagando frete, 1ª classe. . .	33	24	+ 9	2.907	2.071	+ 836
Idem idem, 2ª classe	73	10	+ 63	4.905	550	+ 4.355
Idem por conta do Governo, 1ª classe .	—	1	— 1	—	92	— 92
Idem idem dos Estados, 1ª classe . . .	12	3	+ 9	1.104	276	+ 828
Idem em serviço da Estrada, 2ª classe .	34	49	— 15	2.765	4.021	— 1.256
Total na bitola estreita de S. Paulo. .	203.477	190.748	+ 12.729	14.470.040	13.413.751	+ 1.056.289
BITOLA ESTREITA DE MINAS						
Café	3.766	2.569	+ 1.197	454.795	301.429	+ 153.366
Mercadorias diversas pagando frete. .	108.311	136.617	— 28.306	10.476.711	10.364.532	+ 112.179
Idem por conta do Governo	323	179	+ 144	50.154	28.911	+ 21.243
Idem por conta dos Estados.	57	130	— 73	9.006	18.217	— 9.211
Idem gratis	122	45	+ 77	17.054	7.138	+ 9.916
Idem em serviço da Estrada	22.411	26.231	— 3.820	3.921.387	4.690.784	— 769.397
Animaes, pagando frete. — 1ª classe, cavallares	245	201	+ 44	22.262	15.542	+ 6.720
Animaes, pagando frete. — 2ª » vaccuns	2.376	2.101	+ 275	716.428	596.278	+ 119.850
Animaes, pagando frete. — 3ª » carneiros	8	10	— 2	2.527	549	+ 1.978
Animaes, pagando frete. — 3ª » porcos	344	291	+ 53	31.918	39.846	— 7.928
Animaes, pagando frete. — 3ª » diversos	81	89	— 8	4.805	6.562	— 1.757
Animaes por conta do Governo, cavallares	—	9	— 9	—	1.269	— 1.269
Idem idem dos Estados, idem	3	11	— 8	121	1,368	— 1.247
Idem gratis, idem	17	—	+ 17	4.246	—	+ 4.246
Idem em serviço da Estrada, idem . .	4	2	+ 2	856	191	+ 665
Vehiculos, pagando frete, 1ª classe . .	10	12	— 2	1.111	2.315	— 1.204
Idem idem, 2ª classe	86	43	+ 43	6.966	2.493	+ 4.473
Idem por conta do Governo, 1ª classe .	—	—	—	—	—	—
Idem, idem dos Estados, 1ª idem . . .	2	—	+ 2	162	—	+ 162
Idem em serviço da Estrada, 2ª classe.	1	2	+ 8	2 423	210	+ 2.213
Total na bitola estreita de Minas. . .	138.179	168.545	— 30.366	15.722.632	16.077.634	— 355.002
BITOLA ESTREITA DA LINHA AUXILIAR						
Café.	1.935	1.393	+ 542	257.329	190.612	+ 66.717
Mercadorias diversas, pagando frete. .	24.207	17.614	+ 6.593	1.229.370	1.972.450	— 743.080
Idem em serviço da Estrada	2.090	2.166	— 76	78.226	63.160	+ 15.066
Animaes, pagando frete. — 1ª classe, cavallares	38	33	+ 5	2.939	2.666	+ 273
Animaes, pagando frete. — 2ª » vaccuns.	136	101	+ 35	6.366	5.720	+ 646
Animaes, pagando frete. — 3ª » carneiros	10	15	— 5	452	1.210	— 758
Animaes, pagando frete. — 3ª » porcos	14	19	— 5	382	473	— 91
Animaes, pagando frete. — 3ª » diversos.	29	58	— 29	1.791	4.575	— 2.784

SERVIÇOS	TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
Vehiculos, pagando frete, 1ª classe . .	1	1	=	25	31	— 6
Idem idem de 2ª classe	6	15	— 9	211	856	— 645
Idem em serviço da Estrada.	—	23	— 23	—	921	— 921
Total da bitola estreita da linha auxiliar	28.466	21.438	+ 7.028	1.577.091	2.242.674	— 665.583
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE ANGRA						
Café	505	323	+ 182	11.455	7.598	+ 3.857
Mercadorias, pagando frete.	1.602	1.353	+ 249	47.878	33.529	+ 14.349
Idem, em serviço da Estrada	28	72	— 44	529	1.773	— 1.244
Animaes, pagando frete — 1ª classe, cavallares	5	7	— 2	99	141	— 42
Animaes, pagando frete — 2ª » vaccuns.	4	—	+ 4	76	—	+ 76
Animaes, pagando frete — 3ª » carneiros	1	1	—	1	19	— 18
Animaes, pagando frete — 3ª » porcos	2	10	— 8	36	242	— 206
Animaes, pagando frete — 3ª » diversos	2	2	=	40	103	— 63
Vehiculos, pagando frete, 1ª classe. .	—	—	—	—	—	—
Idem, pagando freto, 2ª classe	—	—	—	—	—	—
Total da bitola estreita do ramal de Angra	2.149	1.768	+ 387	60.114	43.405	+ 16.709
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE LAVRAS						
Café	558	463	+ 95	16.346	14.415	+ 1.931
Mercadorias, pagando frete	1.341	2.971	— 1.630	25.881	80.395	— 54.514
Idem, em serviço da Estrada.	134	74	+ 60	5.056	2.356	+ 2.700
Idem, gratis	—	2	— 2	—	64	— 64
Animaes, pagando frete — 1ª classe, cavallares	9	1	+ 8	314	48	+ 266
Animaes, pagando frete — 2ª » vaccuns	12	7	+ 5	355	220	+ 135
Animaes, pagando frete — 3ª » carneiros	1	1	=	13	30	— 17
Animaes, pagando frete — 3ª » porcos	4	8	— 4	116	233	— 117
Animaes, pagando frete — 3ª » diversos	9	4	+ 5	352	101	+ 251
Vehiculos, pagando frete, 1ª classe . .	—	—	—	—	—	—
Vehiculos, pagando fréte, 2ª classe . .	1	1	=	21	24	— 3
Total da bitola estreita do ramal de Lavras	2.069	3.532	— 1.463	48.454	97.886	— 49.432
Total geral.	1.555.788	1.654.732	— 98.944	317.060.212	329.780.849	— 12.720.607

SERVIÇOS	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
BITOLA LARGA			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Café	189,51	271,79	— 82,28
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Minerio	462,00	462,00	
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Diversos, inclusive animaes e vehiculos	204,91	186,88	+ 18,03
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Total	241,98	235,[illegible]	+ 6,59
Percurso dos trens mixtos e de cargas	2.936.2[illegible]	2.859.20[illegible]	+ 77.052
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Carregados	46.951.298	49.153.3[illegible]	— 2.202.0[illegible]
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Vazios	17.707.583	18.686.052	— 978.679
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Total	64.658.381	68.1[illegible]	— 3.[illegible]50.981
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	97,1[illegible]	1[illegible],10	— 5,1[illegible]
Numero medio de toneladas por vagão-kilometro — Carregados	6,07	6,02	+ 0,05
Numero medio de toneladas por vagão-kilometro — Carregados e vazios	4,40	4,37	+ 0,03
Relação por cento entre o percurso dos vagões vazios e o total	37,70	27,41	+ 10,29
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vazios)	46,42	46,01	+ 0,41
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Café	91,54	92,00	— 0,46
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Diversos, inclusive animaes e vehiculos	70,14	69,02	+ 1,12
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Total	71,11	70,32	+ 0,79
Percurso dos trens mixtos e de cargas	233.784	339.870	— 106.086
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Carregados	3.517.187	5.134.476	— 1.617.289
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Vazios	1.219.995	1.617.443	— 397.448
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Total	4.737.182	6.751.919	— 2.014.737
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	61,89	39,46	+ 22,43
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro — Carregados	4,11	2,61	+ 1,50
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro — Carregados e vazios	3,05	1,98	+ 1,07
Relação por cento entre o percurso dos vagões vazios e o total	25,75	23,95	+ 1,80
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vazios)	61,09	39,73	+ 21,36
BITOLA ESTREITA DE MINAS			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Café	120,76	117,33	+ 3,43
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Diversos, inclusive animaes e vehiculos	113,58	95,05	+ 18,53
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria — Total	113,78	95,39	+ 18,39
Percurso dos trens mixtos e de cargas	729.151	700.618	+ 28.533
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Carregados	5.670.532	5.673.174	— 2.642
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Vazios	1.817.573	1.993.789	— 176.216
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos — Total	7.488.105	7.666.963	— 178.858
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	21,56	22,94	— 1,38
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro — Carregados	2,77	2,83	— 0,06
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro — Carregados e vazios	2,09	2,09	
Relação por cento entre o percurso dos vagões vazios e o total	24,27	26,00	— 1,73
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vazios)	41,99	42,04	— 0,05

SERVIÇOS	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906
LINHA AUXILIAR			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Café	132,98	136,83	— 3,85
Diversos, inclusive animaes e vehiculos	49,74	102,37	— 52,63
Total	55,40	104,61	— 49,21
Percurso dos trens mixtos e de cargas	160.947	171.043	— 10.096
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusivo animaes e vehiculos. — Carregados	595.286	675.212	— 79.926
Vazios	190.088	248.207	— 58.119
Total	785.374	923.419	— 138.045
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	9,79	13,11	— 3,32
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados	2,64	3,32	— 0,68
Carregados e vazios	2,00	2,42	— 0,42
Relação por cento entre o percurso dos vagões vazios e o total	24,20	26,87	— 2,67
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vazios)	40,16	48,57	— 8,41
RAMAL DE ANGRA			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Café	22,60	23,52	— 0,92
Diversos, inclusive animaos e vehiculos.	29,50	24,77	+ 4,73
Total	27,90	24,55	+ 3,35
Percurso dos trens mixtos o de cargas	9,456	8.976	+ 475
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Carregados	6,972	44.351	— 37.379
Vazios	4,050	12.787	— 8.737
Total	11,022	57.138	— 46.116
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	6,36	4,83	+ 1,53
Numero médio de toneladas por vagão kilometro. — Carregados	8,62	0,97	+ 7,65
Carregados e vazios	5,45	0,75	+ 4,70
Relação por conto entre o percurso dos vagões vazios e o total	36.74	22,37	+ 14,37
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vazios)	109,08	15,19	+ 93,89
RAMAL DE LAVRAS			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Café	29,29	31,13	— 1,84
Diversos, inclusive animaes e vehiculos.	21,24	27,21	— 5,97
Total	23,41	27,72	— 4,31
Percurso dos trens mixtos e de cargas	10.859	9.775	+ 1.084
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Carregados	52,597	50.609	+ 1.988
Vazios	8,108	7.610	+ 498
Total	60,705	58.219	+ 2.486
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	4,46	10,01	— 5,55
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados	0,92	1,93	— 1,01
Carregados e vazios	0,79	1,68	— 0,89
Relação por cento entre o percurso dos vagões vazios e o total	13,35	13,07	+ 0,28
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vazios)	40,53	33,62	+ 6,91

Quantidade, percursos e productos de viajantes, bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão dos transportes gratis e em serviço da Estrada:

SERVIÇOS	TONELADAS EMBARCADAS	TONELADAS KILOMETRO	PRODUCTOS
Viajantes, suburbios . . 1ª classe	5.966.691	47.577.798	3.874:211$430
2ª »	12.992.299	100.408.613	
Total	18.958.990	147.986.411	
» interior. . . 1ª classe	429.871	23.954.732	1.691.418$415
2ª »	1.487.275	31.917.811	
Total	1.911.146	55.892.543	
Bagagens Suburbios	8.961	132.976	192:120$500
Interior	1.512	333.812	
Encommendas Suburbios	21.867	742.957	1.812:910$450
Interior	42.535	7.[illegible]5.2[illegible]	
Café	151.371	[illegible]	1.798:[illegible]10$175
Minerio	128.77[illegible]	[illegible].[illegible].661	71:473$300
Mercadorias diversas	873.761	111.9[illegible]8.185	11.914:[illegible]578$727
Animaes.	110.783	2[illegible].[illegible]6	1.202:179$550
Vehiculos.	461	[illegible]	9:067$210
Total geral.	22.213.165	[illegible].148.403	29.507:0[illegible]$746

Nota—Neste quadro são totalisadas as quantidades de toneladas embarcadas em cada uma das bitolas.
Os viajantes foram calculados á razão de 500 kilogrammas cada um.

Quantidade de café transportado e producto médio de tonelada de mercadorias despachada em cada um dos vinte annos de 1887 a 1906:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO — METROS	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	QUANTIDADE DE CAFÉ TRANSPORTADO — Kilogrammas	DIFFERENÇAS POR CENTO NA QUANTIDADE DO CAFÉ		PRODUCTO MÉDIO DA TONELADA DE MERCADORIA DESPACHADA
				Para mais	Para menos	
1887	765.107	4,09	90.946.000	—	33,10	163$861
1888	807.194	5,41	140.708.000	54,71	—	148$834
1889	828.467	2,63	92.071.000	—	34,55	103$125
1890	855.363	3,24	82.302.000	—	10,61	188$060
1891	1.053.829	23,20	123.908.000	50,55	—	118$071
1892	1.120.000	6,28	106.245.000	—	14,25	148$770
1893	1.147.938	2,41	97.801.702	—	7,94	128$107
1894	1.155.633	0,75	108.585.074	11,02	—	188$440
1895	1.179.774	2,08	98.863.757	—	8,95	158$068
1896	1.203.380	2,00	101.659.472	2,83	—	178$199
1897	1.222.396	1,58	139.202.000	36,91	—	188$403
1898	1.222.475	—	102.265.167	—	26,53	218$227
1899	1.241.580	1,56	104.948.000	2,69	—	208$914
1900	1.241.580	1,20	104.894.000	—	0,05	178$310
1901	1.257.714	—	236.855.868	124,80	—	228$716
1902	1.257.714	—	189.584.422	—	19,95	208$175
1903	1.430.546	13,70	193.726.160	2,18	—	188$184
1904	1.580.289	10,47	93.644.661	—	51,14	178$206
1905	1.616.352	2,27	94.280.122	0,68	—	168$[illegible]9
1906	1.697:942	5,05	135.748.699	15,0	—	158$579

Importancias dos transportes gratis e dos em serviço da Estrada em cada um dos ultimos vinte annos:

ANNOS	TRANSPORTES EM SERVIÇO DA ESTRADA			TRANSPORTES GRATIS		
	PASSAGEIROS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS	PASSAGEIROS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS
1887	60:152$400	101:399$980	331:113$840	68:117$970	36:097$460	59:616$720
1888	93:323$800	79:408$880	415:186$950	196:977$110	133:553$480	70:864$840
1889	93:743$700	67:843$920	346:039$880	198:119$050	92:024$880	95:999$200
1890	87:280$700	30:101$600	269:626$660	131:724$500	64:514$800	144:264$140
1891	101:188$800	75:563$700	373:307$720	488:702$000	276:960$180	63:849$320
1892	37:884$100	30:282$170	111:656$600	268:515$900	117:657$900	36:525$520
1893	43:380$100	43:059$740	131:130$320	252:494$100	66:632$830	32:652$600
1894	126:235$900	84:757$540	118:907$270	65:688$000	34:340$680	1:047$700
1895	162:514$500	86:592$560	130:032$240	204:426$300	100:164$240	3:952$240
1896	225:514$700	92:358$960	1.450:236$380	195:930$950	123:131$575	14:292$040
1897	817:514$140	76:105$400	1.073:844$320	41:685$100	14:679$240	6:742$660
1898	790:233$200	27:628$440	1.719:076$260	228$400	814$360	572$900
1899	691:649$200	151:501$600	1.378:465$700	10:756$900	995$200	298$800
1900	684:927$600	186:832$300	1.181:132$200	57:404$300	4:464$200	1:417$300
1901	661:171$000	309:416$500	1.143:632$000	126:222$300	10:844$000	4:597$900
1902	555:182$300	205:071$900	1.266:749$600	169:068$800	15:520$900	10:657$100
1903	584:588$600	338:700$900	1.538:944$900	61:057$200	13:803$300	10:033$700
1904	737:285$400	530:546$400	3.022:952$768	69:775$700	25:819$400	38:256$300
1905	900:550$400	1.077:890$600	2.153:689$800	80:715$700	23:076$200	12:721$500
1906	651:835$700	1.025:263$600	1.843:366$700	162:755$700	32:417$200	9:236$800

Utilisação dos trens em geral no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, incluidos os transportes gratis e os em serviço da Estrada:

SERVIÇOS	EM 1906	EM 1905	DIFFERENÇAS EM 1906
Bitola larga			
Toneladas-kilometro de viajantes	139.676.672	139.079.171	+ 597.501
Idem idem de bagagens e encommendas	8.719.388	9.870.158	— 1.150.770
Idem idem de café	37.716.417	25.620.264	+ 12.096.153
Idem idem de mercadorias diversas	223.[illegible]	249.682.[illegible]2	— 25.685.327
Idem idem de animaes	[illegible]	22.557.177	+ 877.911
Idem idem de vehiculos	[illegible]	35.276	— 2.646
Total de toneladas transportadas a um kilometro	493.[illegible]	506.8[illegible].828	— 13.2[illegible].868
Percurso dos carros e vagões	1[illegible].[illegible].671	101.8[illegible].[illegible]2	+ 113.789
Idem dos trens em geral	[illegible].871.671	5.6[illegible].956	+ [illegible].117
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	4,71	4,83	— 0,13
Peso morto médio de cada vagão	6,00	6,00	
Média de cada trem — Peso util	84,0[illegible]	[illegible],91	— [illegible],90
Média de cada trem — » morto	107,24	111,61	— 4,37
Total	191,27	201,51	— 10,27
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	43,93	44,[illegible]2	0,61
Bitola estreita de S. Paulo			
Toneladas-kilometro de viajantes	6.[illegible]6.082	5.[illegible]1.[illegible]7	+ 7[illegible]5
Idem idem de bagagens e encommendas	473.624	6[illegible]1.416	— 177.792
Idem idem de café	46.[illegible]15	[illegible].[illegible]6	— 114.111
Idem idem de mercadorias diversas	12.7[illegible]0.753	11.77[illegible].510	+ [illegible]3
Idem idem de animaes	881.070	[illegible].375	+ 241.[illegible]
Idem idem de vehiculos	11.[illegible]1	7.010	+ 4.[illegible]1
Total de toneladas transportadas a um kilometro	21.52[illegible].755	1[illegible].[illegible]5.554	+ 1.603.201
Percurso dos carros e vagões	7.0[illegible].806	10.21[illegible].863	— 3.205.047
Idem dos trens em geral	[illegible].[illegible]11	721.376	— 2[illegible].332
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	3,[illegible]7	1,[illegible]5	+ 1,12
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	—
Média de cada trem — Peso util	43,[illegible]	27,[illegible]2	[illegible] 19,07
Média de cada trem — » morto	75,64	70,79	+ 5,[illegible]
Total	1[illegible],70	98,31	+ 21,[illegible]
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	38,05	28,06	+ 9,99
Bitola estreita de Minas			
Toneladas-kilometro de viajantes	6.119.[illegible]	6.695.880	— [illegible]
Idem idem de bagagens e encommendas	605.07[illegible]	473.2[illegible]	+ 131.782
Idem idem de café	454.7[illegible]5	301.42[illegible]	+ 153.3[illegible]
Idem idem de mercadorias diversas	14.474.308	15.109.582	— 635.274
Idem idem de animaes	[illegible].[illegible]33	651.[illegible]05	+ 121.258
Idem idem de vehiculos	[illegible]	5.018	+ 5.6[illegible]
Total de toneladas transportadas a um kilometro	22.777.1[illegible]	23.24[illegible].811	— [illegible]
Percurso dos carros e vagões	11.152.734	11.5[illegible]7.133	— 5[illegible]
Idem dos trens em geral	905.21[illegible]	844.2[illegible]9	[illegible] 61.[illegible]7
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	1,98	2,02	— 0,04
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	—
Média de cada trem — Peso util	25,1[illegible]	27,[illegible]3	— 2,37
Média de cada trem — » morto	63,25	65,15	— 1,90
Total	[illegible],41	[illegible]	— 7,27
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	[illegible],45	25,77	— 0,32

SERVIÇOS	EM 1906	EM 1905	DIFFERENÇAS EM 1906
Bitola estreita da Linha Auxiliar			
Toneladas-kilometro de viajantes	435.611	528.032	— 92.391
Idem idem de bagagens e encommendas	87.012	70.580	+ 16.432
Idem idem de café	257.329	190.612	+ 66.717
Idem idem de mercadorias diversas	1.307.596	2.035.610	— 728.014
Idem idem de animaes	11.930	14.644	— 2.714
Idem idem de vehiculos	236	1.808	— 1.572
Total de toneladas transportadas a um kilometro	2.099.744	2.841.286	— 741.542
Percurso dos carros e vagões	1.198.900	1.402.165	— 203.265
Idem dos trens em geral	163.324	175.604	— 12.280
Média de toneladas transportadas a um kilometro	1,75	2,02	— 0,27
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	=
Média de cada trem. Peso util	12,85	16,18	— 3,33
Média de cada trem. » morto	36,70	39,92	— 3,22
Média de cada trem. Total	49,55	56,10	— 6,55
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	25,93	28,84	— 2,91
Bitola estreita do Ramal de Angra			
Toneladas-kilometro de viajantes	41.534	61.120	— 19.586
Idem idem de bagagens e encommendas	2.427	3.299	— 872
Idem idem de café	11.455	7.598	+ 3.857
Idem idem de mercadorias diversas	48.407	35.302	+ 13.105
Idem idem de animaes	252	505	— 253
Idem idem de vehiculos	—	—	—
Total de toneladas transportadas a um kilometro	104.075	107.824	— 3.749
Percurso dos carros e vagões	63.416	81.725	— 18.309
Idem dos trens em geral	10.185	10.158	+ 27
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	1,64	1,31	+ 0,33
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	—
Média de cada trem. Peso util	10,21	10,61	— 0,40
Média de cada trem. » morto	31,13	40,22	— 9,09
Média de cada trem. Total	41,34	50,83	— 9,49
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	24,69	20,87	+ 3,82
Bitola estreita do Ramal de Lavras			
Toneladas-kilometro de viajantes	69.249	70.207	— 958
Idem idem de bagagens e encommendas	5.338	3.437	+ 1.901
Idem idem de café	16.346	14.415	+ 1.931
Idem idem de mercadorias diversas	30.937	82.815	— 51.878
Idem idem de animaes	1.150	632	+ 518
Idem idem de vehiculos	21	24	— 3
Total de toneladas transportadas a um kilometro	123.041	171.530	— 48.489
Percurso dos carros e vagões	87.849	81.683	+ 6.166
Idem dos trens em geral	11.701	11.247	+ 454
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	1,40	2,09	— 0,69
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	=
Média de cada trem. Peso util	10,51	15,25	— 4,74
Média de cada trem. » morto	37,53	36,31	+ 1,22
Média de cada trem. Total	48,04	51,56	— 3,52
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	21,87	29,57	— 7,70

NOTA—Os viajantes foram calculados á razão de 500 kilogrammas cada um.

2º — Horario dos trens

Durante o anno de 1906 deram-se as seguintes alterações nos horarios dos trens, de modo a melhor attender ás necessidades do serviço e do publico, a saber :

Em 15 de março começou a vigorar o novo horario dos trens no prolongamento, além de Curvello, para o serviço dos postos telegraphicos á inaugurar: Tamboril, Cachopa e Curralinho.

Em 24 de abril o trem MR 2 começou a partir de Entre-Rios ás 8 horas e 15 minutos da noite, com os carros de passageiros até Parahyba, onde pernoitará, partindo dessa estação ás 4 horas da manhã.

Em 20 de maio foi alterado o horario do Ramal de S. Paulo, no trecho de Jacarehy a Norte.

Em junho principiou a vigorar a alteração dos trens SP. 2, SP. 3, CP. 29, C. 1, C. 3 e C. 29.

Em 15 de outubro foram alterados todos os horarios dos trens desta Estrada.

Em 22 de outubro foi alterado o horario dos trens SU. 1 e SU. 3.

Em 30 de outubro foi alterado o horario dos trens, entre Curvello e Curralinho, para attender á inauguração da estação de Contrias.

Em 12 de novembro foi novamente alterado o horario dos trens de suburbios dos dias uteis e dos domingos, sendo que o destes foi a começar de 19.

Em 18 de dezembro foram alteradas as paradas dos trens de suburbios: SU. 18, SU. 23, SU. 28, SU. 32, SU. 97, SU. 101, SU. 109 e SU. 121, dos dias uteis.

3º — Trens

O seguinte quadro mostra a comparação da quantidade dos trens entre os annos de 1905 e 1906 e o respectivo percurso:

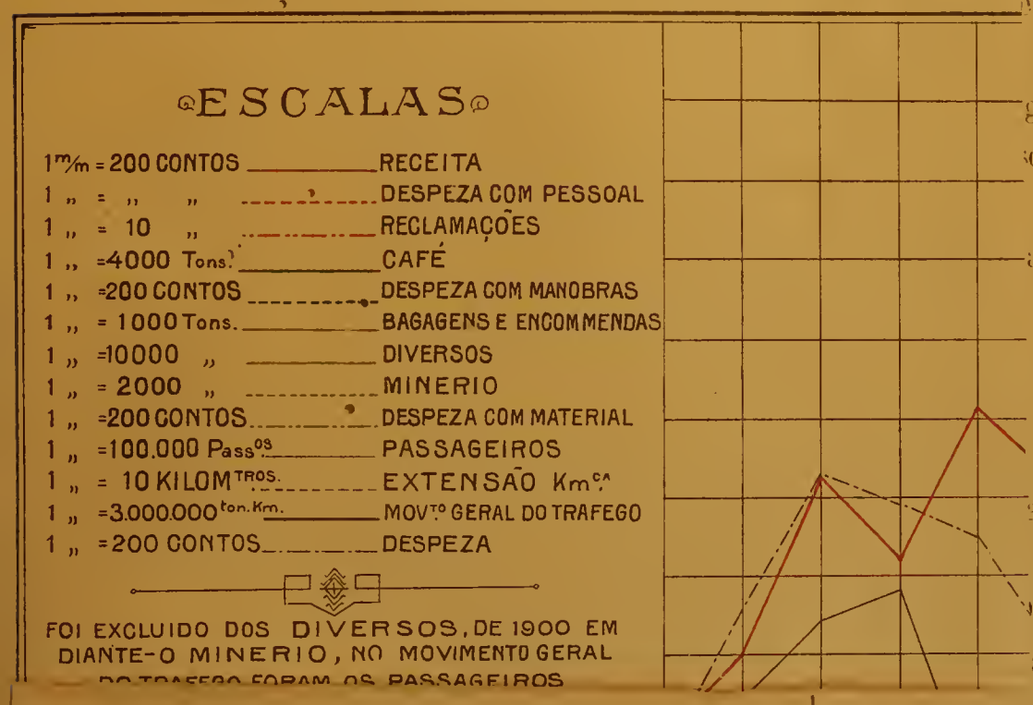
QUANTIDADE DOS TRENS	Em 1906	Em 1905
Trens de suburbios, Rio	43.586	39.462
» » » S. Paulo	5.840	5.840
» » viajantes, ordinarios	14.891	15.278
» » » extraordinarios	1.124	872
» mixtos	20.235	19.574
» de cargas	32.393	31.787
Total	118.069	112.813
PERCURSO DOS TRENS EM KILOMETROS		
Trens de suburbios, Rio	826.529	735.195
» » » S. Paulo	35.052	35.040
» » viajantes, ordinarios	2.300.808	2.487.846
» » » extraordinarios	87.674	55.136
» mixtos	1.818.122	1.590.862
» de cargas	2.277.584	2.425.303
Total	7.345.769	7.329.382

Quantidade em kilometros dos carros e wagões da composição dos trens:

SERVIÇOS	Em 1906	Em 1905
Carros de 1ª classe	16.448,713	15.458,687
» de 2ª classe	15.975,248	15.124,420
» » correio e chefe de trem	3.828,790	3.401,791
Vagões para bagagem	9.641,168	9.112,202
» » leite	730,802	691.714
» » minerio	6.623,135	11.2[illegible]2,242
» » mercadorias inclusive café	36.981,753	36.136,691
» » animaes	12.497,582	12.019,922
» » vazios	20.947,197	22.481,964
Carros dormitorios	1.156,288	1.430,440
Somma	124.801,276	127.090,103
ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES		
1ª Secção, inclusive suburbios	31.756,129	29.467,374
Ramal de Santa Cruz	5.927,391	5.341,758
2ª Secção	9.535,730	8.857,138
Ramal de Paracamby	76,612	77,490
» » S. Paulo	24.482,344	21.517,305
3ª. Secção	10.298.753	11.602,279
Ramal de Porto Novo	2.066,042	2.088,048
4ª Secção	7.576,738	8.632,054
5ª »	13.262,776	16.180,308
6ª » Lafayette a Gagé	7,056	33,330
6ª » bitola estreita	10.464,619	10.454,032
Ramal de Ouro Preto	605,053	691,952
» » Bello Horizonte	383,062	361.450
» » S. Paulo	7.008,806	10.213,853
Linha auxiliar	1.198,900	1 402,165
Ramal de Angra	63.416	81,725
» » Lavras	87.849	87,842
Somma	124.801,276	127.090,103

DIAGRAMM

REPRESENTANDO O TRAFEGO E O MOVIMENTO
FERRO CENTRAL DO BRAZIL NOS ANN



gens, mercado-
s de Tamboril e
ercadorias, etc.,

gens, mercado-
ser denominado

agens, merca-

aior do que a

905, a saber:
apital para o

ons.
.072
.270
802

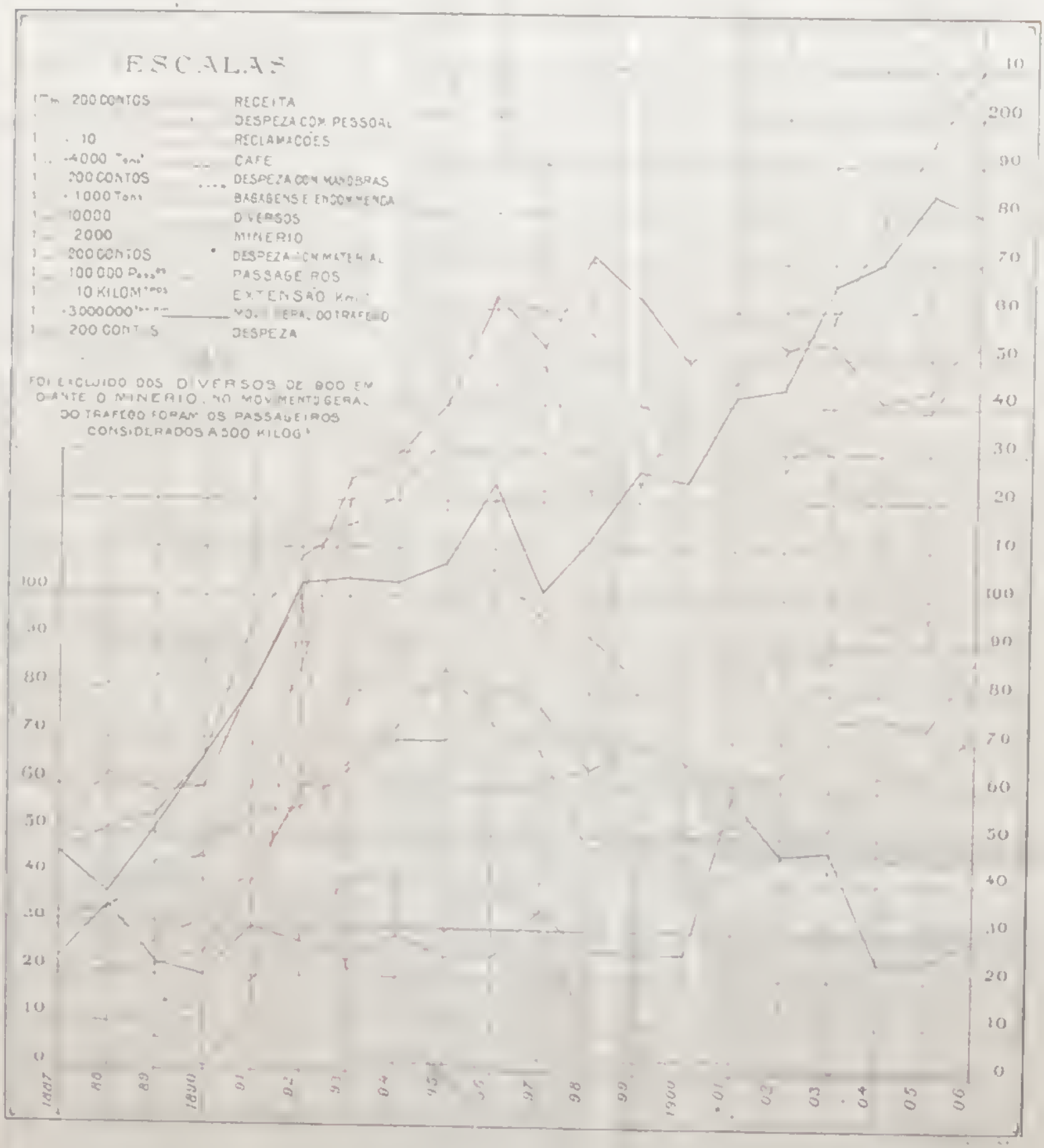
para

064
422
358
136
692
556

9

DIAGRAMMA

REPRESENTANDO O TRAFEGO E O MOVIMENTO FINANCEIRO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL NOS ANNOS DE 1887 A 1906



4º — Estações e Postos Telegraphicos

Em 15 de março foi aberta ao trafego de passageiros, bagagens, mercadorias etc., a estação de Curralinho e a ao serviço do telegrapho as de Tamboril e Cachopa.

Em 9 de julho foi aberta ao trafego de passageiros, bagagens, mercadorias, etc., a estação de Creosotagem.

Em 20 de agosto foi aberto ao trafego de passageiros, bagagens, mercadorias, etc., o posto telegraphico do kilometro 68, que passou a ser denominado « Lages ».

Em 28 de outubro foi aberta ao trafego de passageiros, bagagens, mercadorias, etc., a estação de Contrias.

5º — Mercadorias

Em 1906, como nos demais ultimos annos, a importação foi maior do que a exportação.

Eis o quadro comparativo, com o movimento do anno de 1905, a saber:

Mercadorias, inclusive carvão de pedra, transportadas da Capital para o interior:

	Tons.
Em 1906	527.072
Em 1905	495.270
Em 1906, differença para mais	31.802

Mercadorias, inclusive café e minerio, transportadas do interior para a Capital:

Em 1906	363.064
Em 1905	450.422
Em 1906 differença para menos	87.358
Total geral em 1906	890.136
Total geral em 1905	945.692
Differença para menos em 1906	55.556

6º — Reclamações

O quadro abaixo estabelece a comparação das reclamações dos ultimos cinco annos :

ANNO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
1902.	132	10:613$862
1903.	158	11:583$192
1904.	158	11:947$100
1905.	126	12:568$867
1906.	123	10.376$710

Verifica-se que o numero de reclamações apresentadas em 1906 foi de mais duas e que a importancia das mesmas foi de menos 2:192$157.

7º — Accidentes

Deram-se em 1906 — 531 accidentes, sendo :

Descarrillamentos	186
Choques	23
Diversos	322

No total estão incluidos 308 accidentes pessoaes, sendo em sua maioria devidos á imprudencia das victimas e havendo 81 mortes.

Ficaram avariadas 23 locomotivas e 75 vehiculos.

8º — Telegrapho

Actualmente a extensão das linhas telegraphicas attinge a 5.150 kilometros, sendo em sua quasi totalidade de conductor de fio de ferro zincado de 0,004, existindo porém de 0,005, no ramal de S. Paulo, no trecho da antiga Companhia.

Devido ao extraordinario volume das aguas dos rios, que margeiam a Estrada e á grande quantidade de chuvas, de que não ha exemplo nestes ultimos 20 annos,

a entrada deste anno foi cheia de accidentes, que se fizeram sentir principalmente nos kilometros 27, 63, 64, 79, 105 a 107, 133, 147, 149, 151 a 153, 156, 214, 239 a 244 e na serra da Mantiqueira.

Mais um motivo foi este para enfrentar-se a reconstrucção geral das nossas linhas, serviço que de facto foi começado e mais tarde interrompido por insufficiencia de verba para manutenção das turmas extraordinarias creadas para esse fim.

No estado actual do leito da Estrada, com a continuação da 4ª linha que difficultou a locação dos postes, produzindo deteriorações e ligações, motivadas por diversos elementos, impõe-se a adopção do systema de linhas subterraneas. Brevemente será experimentado esse systema entre S. Diogo e S. Christovam.

Os trabalhos de construcção da rede aerea foram feitos no trecho de Queimados a Belém simultaneamente com o esticamento de mais dois conductores para attenderem ao desenvolvimento do trafego e de Entre-Rios para Juiz de Fóra, com igual ampliação. Foi continuado o prolongamento da linha n. 4.

Foi assignado o novo convenio com a Repartição Geral dos Telegraphos com reducção de taxas.

No ramal de Porto Novo foram mudadas de logar as linhas nos kilometros 221 a 235.

Foi construida uma linha telephonica directa entre Central e Inicial e outra de Belém ao kilometro 76, para facilitar o serviço de extracção de pedras alli existente.

Tambem foi construida uma linha telephonica directa de Sertão a Portella para retirar taes estações do circuito da actual linha 2, permittindo as communicações directas com Entre-Rios, por commutação dada por aquella, quando a Central quizer fallar com Entre-Rios.

As baterias continuam a ser conservadas, mediante uma escala organisada para guarda-fios do trecho, para a qual se faz, para cada estação, uma assistencia regular.

Terminado o anno, tal como começou, com chuvas torrenciaes, houve uma serie de accidentes na noite de 30 para 31 de dezembro, dando em resultado a interrupção de todas as linhas, quer telegraphicas, quer telephonicas, entre S. Diogo e S. Christovam; havendo necessidade da installação de um centro telephonico

secundario em S. Christovam, afim de não continuar interrompido o serviço telephonico.

No 2º districto continuou o afastamento de postes, por effeito do alargamento da bitola e puxaram-se mais dois conductores na extensão de 13 kilometros, ficando esse serviço em Vargem Alegre.

Continuou o serviço de reconstrucção de linhas nos ramaes de Angra e Lavras.

Foram recuados 613 postes e aprumados 285.

No 3º districto, limitou-se o serviço á conservação das linhas propriamente ditas, substituindo-se em diversas estações as ligações interiores, chapas de terra, apparelhos e postes.

Os apparelhos *Phonopore* continuam prestando os melhores serviços, não só inseridos com apparelho telegraphicos, como ainda na Serra, como auxiliar do serviço do block.

No 1º districto é actualmente perfeito o serviço telephonico dotado de circuito metallico e nos 2º e 3º districtos correu sem irregularidade esse serviço.

Durante o anno foram por vezes lavados os isoladores e substituidos 1.077, sendo 76 no 1º districto; 375 no 2º e 626 no 3º.

Em serviço continuam postes de tres typos: ferro fundido Siemens, de differentes numeros, de columna ôca e, finalmente, de trilhos usados, nas seguintes quantidades: 4.486, 866 e 16.288.

Durante o anno foram substituidos 111 apparelhos telegraphicos, que foram reparados, sendo: 66, no 1º districto; 24, no 2º; e 21, no 3º.

Existem 844 apparelhos telegraphicos, sendo: em serviço, 299; em deposito, 44; e na officina, 1.

Existem 159 apparelhos telephonicos em serviço, em deposito 78 e na officina 15.

Officina telegraphica e electrica

Continúa com desenvolvimento esta officina, carecendo de ampliação para melhor corresponder ás necessidades do serviço, estando em dia os seus trabalhos.

Em 31 de dezembro, existiam para serem reparados: um apparelho telegraphico, 15 ditos telephonicos, dois ditos de block, tres switches, duas mesas tele-

phonicas para centro, um transmissor phone, um induzido stone, dois ventiladores, 35 lampadas de arco e dois hanger boards.

Foram reparados 115 apparelhos telegraphicos, sendo transformados cinco de relais, 125 apparelhos telephonicos, 35 magneticos para block, 22 apparelhos Phonopore, 72 swithches de differentes numeros de linhas e executados outros trabalhos.

Transmissão de telegrammas

Mantem-se em absoluta regularidade esse serviço. Foram transmittidos 695.724 telegrammas com 11.117.478 palavras.

Block-system

Este serviço correu regularmente durante o anno, tendo sido consideravelmente melhorado pelo emprego de pilhas de agglomerados de sacco e zinco circular preconisado para esse fim.

Devido ao serviço da 4ª linha e construcção de novas estações de suburbios foram installadas novas cabines nessas estações.

Foi inaugurada no dia 24 de fevereiro mais uma secção de block com a estação do Meyer.

Por autorisação do Sr. Ministro da Viação, installou-se um novo systema de bloqueio, invenção do Dr. Abel Barreto Pinto, no ramal da Maritima e experimentado esse systema, na presença do Exm. Sr. Ministro da Viação e da Administração desta Estrada, ficou patente o seu perfeito funccionamento.

Sinetas de alarme

Tem sido sempre perfeito o funccionamento desses apparelhos.

Serviço chronometrico

Foi criteriosamente observado o contrato assignado para esse fim com o Sr. Manoel Alves Branco.

Mantem-se em dia o cadastro dos relogios pertencentes á Estrada.

A substituição dos actuaes relogios, por outros de um só typo, impõe-se não só por conveniencia do serviço chronometrico, mas tambem pela facilidade das reparações, que poderão ser feitas no proprio local do relogio, visto serem todos iguaes,

9° — Illuminação

Luz electrica

Continuou funccionando com regularidade a uzina electrica da estação Central.

É medida de grande alcance a substituição dos feeders por cabos subterraneos amoviveis montados em canaveis formados de ductos de argilla vidrada envoltos em concreto, para que sejam absolutamente estanques.

Os accidentes pessoaes e as interrupções de luz por motivos estranhos á Usina, são argumentos que se impõem áquella substituição, que já vae ser estabelecida no trecho entre S. Diogo e S. Christovam.

Reconhecida a superioridade do typo da lampada fechada sobre a anteriormente empregada, foi resolvida a substituição e então empregada com exito a de typo proprio para serviço com auto regulador por intensidades constantes, importando esse, melhor luz e vantagem de economia na despeza; estão assim montadas as lampadas de arco da Central, Maritima e S. Diogo.

O transformador da Central é para 100 lampadas, da Maritima é para 35 e o de S. Diogo é para 25.

A illuminação á luz electrica foi estendida á todas as estações de suburbios que ainda não tinham recebido esse melhoramento, devido ás obras de transformações por que passaram essas estações, por causa da 4ª linha.

A illuminação á luz electrica tem-se desenvolvido extraordinariamente.

Os alternadores de capacidade para 210 kuts, já estão trabalhando com 221, resultando dahi a necessidade de trabalharem ambos em parallelo.

Por falta de agua até fevereiro desse anno, funccionaram os alternadores em parallelo, somente até ás 10 horas; agora, devido ás modificações feitas pela Inspectoria das Obras Publicas, para o supprimento de agua, trabalham os mesmos sem interrupção.

A uzina de Belém funccionou irregularmente, precisando o motor de reparos, que serão feitos logo que se possa encetar a retirada do material da uzina da Barra, e alli collocado o motor desta, provisoriamente.

A uzina da Barra deixou de funccionar por ter o serviço de illuminação passado a ser fornecido pela Empreza Industrial Serra do Mar.

A illuminação das diversas estações funccionou regularmente.

A illuminação electrica dos carros pelo systema Stone, continúa a ser usada, mas á vista da luz incandescente com o gaz Pintsch, que, quer quanto ao custeio, quer quanto a installação e aproveitamento do material, de que já dispõe a Central, torna preferivel este systema áquelle, e assim pensando, a Directoria já providenciou para a sua adaptação geral.

Gaz Corrente, Acetico, Pintsch, Petroleo e Velas

Reduzido consideravelmente o consumo de gaz corrente, por effeito da illuminação electrica, manteve-se com regularidade o serviço de gaz corrente, attendendo-se de prompto a qualquer reclamação.

Nas estações de Taubaté e Norte nada houve digno de menção nesse serviço.

No serviço de illuminação, pelo gaz acetico, nada houve de anormal durante o anno; só depois de realisadas as experiencias com o gaz Helion, poder-se-ha, definitivamente, resolver sobre a conveniencia de proseguir-se nas novas installações com este ou aquelle systema.

A uzina de gaz Pintsch continúa a funccionar com regularidade.

A illuminação a petroleo foi feita sem reclamação alguma, mantendo-se o seu fornecimento com rigorosa economia.

O serviço de fornecimento de velas para a illuminação dos carros foi feito com regularidade.

10º—Electrozone

Na uzina da estação Maritima foram produzidos 148.060 litros.

Deposito do Telegrapho

O deposito do telegrapho foi mudado para o novo local, achando-se em dia a sua escripturação.

11° — Despeza

A despeza de		9.417:192$580
foi nesse anno em relação á bitola de 1,60:		
Pessoal	6.662:458$414	
Material	1.414:630$908	8.077:089$322
Em relação á bitola de 1,00:		
Gage em diante:		
Pessoal	640:131$061	
Material	87:007$688	727:138$749
Bom Jesus á Norte:		
Pessoal	408:682$218	
Material	70:319$706	479.001$924
Angra e Lavras:		
Pessoal	11:830$898	
Material	1:623$013	13:453$911
Linha Auxiliar:		
Pessoal	102:224$809	
Material	18:283$865	120:508$674
Total geral.		9.417:192$580

A despeza diaria foi de 25:800$381.

Comparando-se a despeza de 1906 com a de 1905 encontra-se a differença para mais de 211:976$360, como se vê abaixo:

	Pessoal	Material	Total
Anno de 1906 . . .	7.825:327$400	1.591:865$180	9.417:192$580
Anno de 1905 . . .	7.624:350$987	1.580:865$233	9.205:216$220
Differença para mais em 1906.	200:976$413	10:999$947	211:976$360

A differença para mais provém do augmento de novas estações no prolongamento e augmento de praticantes de conductores, e de conferentes; augmento de trabalha-

dores de Praia Formosa á D. Clara, gratificações de 20 °/₀ ao pessoal titulado e outras causas devidas á progressão crescente dos varios serviços desta Divisão.

Do confronto das differentes verbas com as correspondentes em 1905, verificam-se os seguintes augmentos :

Em pessoal:

Escriptorios	13:603$770		
Movimento	51:315$699		
Estações.	80:226$163		
Inspectoria do telegrapho . .	34:376$039		
Eventuaes	48:528$049	228:049$720	
Em material :			
Escriptorio	19:418$128		
Movimento	30:170$040		
Telegrapho	14:952$873		
Eventuaes	16:624$839	81:165$880	309:215$600

e as seguintes diminuições:

Em pessoal :			
Telegrapho	. . . .	27:313$357	
Em material:			
Estações.	10:107$890		
Inspectoria do Telegrapho . .	59:817$993	69:925$883	97:239$240
			211:976$360

Os seguintes quadros estabelecem a comparação nos dois ultimos annos :

Despezas dos escriptorios :

	1906	1905
Pessoal.	335:745$643	322:141$873
Material	41:489$736	22:071$608
Somma.	377:235$379	344:213$481

Despeza do movimento:

	1906	1905
Pessoal	1.836:248$037	1.784:932$338
Material	86:252$119	56:082$079
Somma	1.922:500$156	1.841:014$417

Despeza das estações:

	1906	1905
Pessoal	1.530:637$809	4.450:411$016
Material	927:813$953	937.921$473
Somma	5.458:451$762	5.388:333$489

Despeza do telegrapho:

	1906	1905
Pessoal	739:328$475	766:611$832
Material	48:099$115	33:176$242
Somma	787:427$590	799:788$074

Inspectoria do telegrapho e illuminação:

	1906	1905
Pessoal	271:354$881	235:978$842
Material	467:024$471	526:842$1[illegible]
Somma	738:379$352	763:821$30[illegible]

Despeza eventual:

	1906	1905
Pessoal	112:012$555	63:484$50[illegible]
Material	21:185$786	4.560$947
Somma	133:198$341	68:045$453

Movimento das reclamações durante o anno de 1906

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
Apresentadas :		
Perdas e Extravios	110	8:850$732
Avarias	10	1:525$978
	128	10:376$710
Passaram do anno anterior :		
Perdas e Extravios	197	36:155$422
Avarias	23	2:544$534
	220	38:699$956
Liquidadas — Perdas e Extravios :		
Com indemnisação integral	40	2:226$378
Reduzidas	11	590$481
Importancia da reducção	—	267$289
De accôrdo com o art. 90	16	1:180$205
Indeferidas	12	1:894$021
Archivadas	11	1:935$360
Pelas Companhias	6	238$080
	96	8:331$814
Liquidadas — Avarias :		
Com indemnisação integral	10	499$720
Indeferidas	2	295$200
	12	794$920
Ficam em processo :		
Por perdas e extravios	211	36:674$340
Por avarias	29	3:275$592
RESUMO		
Apresentadas	128	10:376$710
Existiam	220	38:699$956
Liquidadas	108	9:126$734
Ficam em processo	240	39:949$932

III

CONTABILIDADE

1° — Custo da Estrada

Bitola de 1m,60:			
Linha Central.	1ª secção	19.718:055$030	
	2ª »	15.827:566$597	
	3ª »	5.601:487$589	
	4ª »	12.330:754$882	
	5ª »	22.069:987$765	
Ramal. . .	de Santa Cruz. . .	1.348:814$097	
	da Gambôa. . . .	354:240$272	
	de Paracamby . . .	193:051$365	
	de S. Paulo. . . .	13.587:493$155	
	do Porto Novo do Cunha	5.492:981$797	
	do Paty do Alferes (estudos). . . .	11:678$770	
Estações		15.868:601$393	112.404:712$712
Bitola de 1m,00:			
Linha Central — 6ª Secção. . . .		18.282:084$484	
» » — 7ª »		10:942$666	
Ramal. . .	de S. Paulo (Jacareiy á Norte) . . .	15.603:980$624	
	de Bello Horizonte. .	2.743:000$000	
	de Ouro Preto. . .	4.481:970$283	
	de Lavras e Angra. .	3:389$827	
Estações.		1.330:873$473	
Linha da antiga Melhoramentos (*) . .		9.544:061$967	
Rotunda em Sete Lagôas.		124:988$851	52.125:292$175
Total.			164.530:004$887

(*) Está incluido o custo na importancia de 9.317:178$601.

Além das importancias acima existem mais as seguintes verbas, que constituem conta de capital e fazem parte do activo do balanço e cujos titulos nos relatorios anteriores teem figurado no custo da Estrada:

Officina do Engenho de Dentro. . .	5.008:092$661	
Depositos diversos	3.276:882$147	
Casa de machinas de S. Julião . .	3:278$424	
Material rodante.	36.483:409$587	
Machinas, diversos moveis, utensilios, etc.	1.073:116$039	
Proprios diversos	37:251$000	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	
» electrica	349:396$598	
Usina de creosotagem	12:534$985	
Instrumentos e livros de engenharia .	5:041$017	46.408:839$934
Material em ser		10.229:035$199
Total.		56.637:875$133

A importancia de 112.404:712$712 dividida pela extensão de 879^{k},890 (bitola de 1^{m},60) de estrada em trafego, dá a quantia de 127:748$805 para o custo médio por kilometro.

Assim, dividindo-se tambem 52.125:292$175 pela extensão de 824^{k},824 dá para a bitola de 1^{m},00 o custo médio de 63:125$654 por kilometro.

2° — Renda

A renda foi em 1906.	31.140:011$782
Em 1905 foi de	28.641:492$942
Differença para mais em 1906 de . .	2.498:518$840

Além da quantia de 31.140:011$782, foi mais arrecadada e considerada despeza a annullar a de 491:279$860, que prefaz o total de 31.631:291$642.

Os dados comparativos da renda dos dois annos são :

VERBAS	1906	1905	DIFFERENÇAS EM 1906	
			Para mais	Para menos
Renda { do trafego	30.887:[illegible]578$521	28.[illegible]:472$215	2.518.285$270	.
Renda { de proprios	67:025$1[illegible]2	60:[illegible]05$810	6:122$30[illegible]	
Renda { eventual	54:[illegible]349$0[illegible]	55:[illegible]17$41[illegible]	. . . . .	30:[illegible]8$072
Porcentagens diversas	112:[illegible]2$06[illegible]	115:112$739	. . . . .	4.[illegible]103$[illegible]70
Multas por infracção de contratos	1:[illegible]8$00[illegible]	7:450$00[illegible]	8:910$000	
» » » do regulamento	. . . . .	5$000	. . . .	5$000
Somma	31:14[illegible]:11[illegible]7$2[illegible]	28.611:[illegible]28$042	2.5[illegible]3:[illegible]173$582	31:798$74[illegible]
Differença para mais em 1906	. . . . .	. . . . .	2.495:518$810	

Tendo sido a extensão média em trafego de 1.663k,162, inclusive a linha da antiga Melhoramentos do Brazil, os ramaes de Lavras e Angra e o trecho Curvello á Contrias, a renda bruta no anno de 1906 foi por kilometro de . . . . . 18:723$785

que comparada com a de 1905. . . . . 17:600$810

demonstra o accrescimo por kilometro em 1906, de . . . . 1:122$975

O seguinte quadro mostra o movimento geral da renda nos dois ultimos annos :

VERBAS	1906		1905		DIFFERENÇAS PARCIAES NAS RENDAS EM 1906	
	QUANTIDADE	RENDA	QUANTIDADE	RENDA	PARA MAIS	PARA MENOS
Renda do trafego						
Viajantes	21.077.933	9.360:098$845	19.501.603	8.978:313$360	381:785$485	
Bagagens	9.137.976	442:196$500	8.702.231,5	434:609$505	7:586$995	
Encommendas	62.152.412,5	1.842:910$439	54.735.232	1.736:030$925	106:880$514	
Animaes	298.251	1.202:179$550	303.758	1.078:276$310	123:903$240	
Vehiculos	405	9:678$210	300	6:846$080	2.832$130	
Mercadorias — Café	136.748.699	4.768:516$175	91.483.233	3.244:571$375	1.523:944$800	
Mercadorias — Diversas	797.571.157	12.672:931$027	823.208.979	12.398:384$465	274:546$562	
Rendas diversas		388:229$083		333:235$950	54:993$133	
Armazenagens		103:681$542		71:118$960	32:563$582	
Telegrapho		63:166$220		53:344$460	9:821$760	
Multas		34:169$930		34:745$655		575$725
Somma		30.887:757$521		28.369:172$245	2.518:861$001	575$725
Rendas arrecadadas pela thesouraria						
Porcentagens diversas		113:932$069		118:156$611		4:224$542
Renda eventual		54:934$040		85:517$112		30:583$072
» de proprios		67:028$152		60:905$846	6:122$306	
Multas por infracção de contratos		16:360$000		7:850$000	8:510$000	
Idem idem, do regulamento				5$000		5$000
Total		31.140:011$782		28.641:906$814	2.533:493$307	35:388$339
Differença para mais em 1906					2.498:104$968	

Arrecadou mais a Estrada durante o anno a quantia de 6.859:607$409 pertencente ás Companhias em trafego mutuo, á taxa sobre transportes de viajantes e aos impostos dos Estados de S. Paulo, Minas Geraes e Rio de Janeiro.

As parcellas das differentes verbas de renda do trafego, comparadas com a somma, dão as seguintes porcentagens :

	1906	1905
Viajantes	30,31	31,65
Bagagens	1,43	1,53
Encommendas	5,97	6,12
Animaes	3,89	3,81
Transporte	41,60	43,11

	Transporte	41,60	43,11
Vehiculos		0,01	0,02
Mercadorias	Café	15,44	11,44
	Diversas	41,03	43,70
Rendas diversas		1,26	1,17
Armazenagens		0,34	0,25
Telegrapho		0,21	0,19
Multas		0,11	0,12
	Somma	100,000	100,000

O movimento e a renda de passageiros, discriminados pelos trens dos suburbios e do interior, foram :

VERBAS		1906			
		Numero por classe	Total de viajantes	Renda por classe	Total da renda
Viajantes dos suburbios	1ª classe	6.122.726		1.702:055$130	
	2ª »	13.116.510,5	19.239.236,5	2.180:417$650	3.882:532$930
Viajantes do interior	1ª classe	378.673,5		2.871:665$650	
	2ª »	1.460.023	1.838.696,5	2.605:900$365	5.477:566$015
Somma			21.077.933		9.360:099$815
		1905			
Viajantes dos suburbios	1ª classe	5.537.504,5		1.558:961$850	
	2ª »	12.202.662,5	17.740.257	2.028:809$460	3.587:771$310
Viajantes do interior	1ª classe	372.363		2.850:066$570	
	2ª »	1.389.003	1.761.366	2.599:875$480	5.390:542$050
Somma			19.501.623		8.978:313$360

VERBAS		DIFFERENÇAS PARA MAIS EM 1906	
		Numero de viajantes	Renda
Viajantes dos suburbios	1ª classe	575.131,5	143:123$330
	2ª »	913.848	151:638$190
Viajantes do interior	1ª classe	6.310,5	23:999$080
	2ª »	71.020	3:024$885

O quadro seguinte facilita a comparação da quantidade e da renda de bagagens, encommendas e mercadorias, em 1906 e 1905 :

DESIGNAÇÃO	1906		1905	
	QUANTIDADE	RENDA	QUANTIDADE	RENDA
	Kilos		Kilos	
Bagagens e encommendas pelos trens dos suburbios.	33.317.497	351:243$800	24.905.132	299:210$910
Bagagens pelos trens do interior	1.073.337	215:142$800	1.203.484,5	276:768$605
Encommendas pelos trens do interior	37.699.584,5	1.668:720$339	37.828,550	1.594:623$985
Total das bagagens e encommendas.	72.090.418,5	2.235:106$939	63.437.166,5	2.170:639$530
Mercadorias da Central para o interior	303.420.690	7.256:378$610	279.218.689	6.870:188$101
Mercadorias do interior para a Central e demais estações. Café	133.718.699	4.768:516$175	94.483 233	3.214:571$375
Mercadorias do interior para a Central e demais estações. Diversas	494.150.457	5.316:552$387	543.960.290	5.527:896$061
Total das mercadorias	931.319.856	17.441:447$202	917.602.212	15.642:955$810

No ultimo quinquennio o numero de viajantes transportados foi :

ANNOS	SERVIÇO DOS SUBURBIOS			SERVIÇO DO INTERIOR			TOTAES GERAES
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	
1902	4.016.364	9.335.796	13.352.160	380.876,5	1.361.214	1.742.090,5	15.094.250,5
1903	4.251.702	9.849.256,5	14.100.958,5	398.316,5	1.282.326,5	1.680.643	15.781.601,5
1904	5.003.843,5	11.841.109,5	16.087.952,5	383.608,5	1.286.451	1.670.059,5	17.758.012
1905	5.537.594,5	12.202.662,5	17.740.257	372.363	1.389.003	1.761.366	19.501.623
1906	6.122.726	13.116.510,5	19.239.236,5	378.673,5	1.460.022	1.838.696,5	21.077.933

Movimento e renda de viajantes nos trens dos suburbios, durante o mencionado periodo :

ANNOS	NUMERO	RENDA
1902	13.352.160	2.766:190$761
1903	14.100.958,5	2.844:040$920
1904	16.087.952,5	3.380:870$330
1905	17.740.257	3.587:771$310
1906	19.239.236,5	3.882:532$880

O seguinte quadro mostra a quantidade em kilogrammas de bagagens, encommendas e mercadorias transportadas no mesmo periodo:

ANNOS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS		TOTAL DAS MERCADORIAS
		DA CAPITAL PARA O INTERIOR	DO INTERIOR PARA A CAPITAL E DIVERSAS ESTAÇÕES	
	Ks.	Ks.	Ks.	Ks.
1902	[illegible]3.002.114	234.412.777	645.862.0[illegible]2	880.274.819
190[illegible]	[illegible]4.9[illegible],172	279.991.318	741.615.607	1.021.607.015
1[illegible]	63.3[illegible]8.4[illegible]8	271.933.029	[illegible]2.044.080	873.977.115
1[illegible]	[illegible]3.437.4[illegible]6,5	279.248.[illegible]9	[illegible]38.43[illegible].523	[illegible]17.692.242
1[illegible]	72.0[illegible].41[illegible]	303.[illegible]20.6[illegible]	630.8[illegible].1[illegible]	[illegible]34.319.85[illegible]

TRANSPORTES POR CONTA DE DIVERSOS MINISTERIOS, ESTADOS, ETC.

Na renda do trafego correspondente ao exercicio considerado, está incluida a quantia de 1.682:363$000 proveniente de transportes concedidos a varios Ministerios, Estados, etc., cuja comparação consta do quadro abaixo:

VERBAS	1906	1905	DIFFERENÇAS EM 1906	
			Para mais	Para menos
Viajantes	726.715$800	685:890$600	40:825$200	—
Encommendas	184.8[illegible]8$400	192.450$700	—	7:642$300
Mercadorias . { Diversas	263.8[illegible]8$500	116.019$600	147.848$900	—
Mercadorias . { Valores	361.423$400	332.472$500	31.9[illegible]0$900	—
Animaes	1.700$900	6:220$600	—	4.421$300
Vehiculos	965$000	670$600	294$400	—
Telegrammas	1.537$100	1.989$800	—	452$700
Rendas diversas	13[illegible].215$500	81:394$200	56:821$300	—
Somma	1.682.363$000	1.417.135$300	277.71[illegible]$700	12.516$300
Differença para mais em 1[illegible]	—	—	265.2[illegible]7$400	

A discriminação dos referidos transportes, segundo os Ministerios, etc., é a seguinte:

Ministerios	da Industria, Viação e Obras Publicas	70:749$200
	» Guerra	673:244$100
	» Fazenda	536:777$800
	» Marinha	1:152$800
	» Justiça	79:143$300
	das Relações Exteriores	1:725$400
Estados	do Rio de Janeiro	18:686$100
	de S. Paulo	88:464$300
	» Minas Geraes	199:301$000
Camara dos Deputados		2$000
Prefeitura do Districto Federal		133$500
Estrada de Ferro Oeste de Minas		12:983$500
»	Somma	1.682:363$000

3º — Despeza

A despeza do custeio em 1906, foi de	30.574:049$022
» » » » » 1905, » »	27.823:789$591
Sendo a differença em 1906, para mais em	2.750:259$431

A despeza do custeio distribue-se pelas diversas divisões da Estrada do seguinte modo:

VERBAS DE DESPEZA		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central	Directoria e Secretaria	155:068$415	30:603$869	185:672$284
	Thesouraria	121:955$376	3:917$216	125:872$592
	Intendencia	203:071$111	29:217$955	232:289$066
Trafego		7.905:867$956	1.511:324$624	9.417:192$580
Contabilidade		543:735$464	28:115$333	571:850$797
Locomoção		4.941:076$790	6.141:470$280	11.082:547$070
Via permanente e edificios		7.442:872$163	1.515:952$470	8.958:824$633
Somma		21.313:647$275	9.260:401$747	30.574:049$022

A despeza do custeio foi em 1906 e em 1905 a seguinte:

VERBAS		1906	1905	DIFFERENÇAS EM 1906	
				PARA MAIS	PARA MENOS
Administração Central	Directoria e Secretaria	1[illegible]:672$2[illegible]	1[illegible]2:[illegible]$1[illegible]	13:576$155	
	Thesouraria	12[illegible]:[illegible]$52	121:[illegible]$143	1.1[illegible]$011	
	Intendencia	2[illegible]:2[illegible]$[illegible]	217:[illegible]$[illegible]	. . . . .	17:2[illegible]$921
Trafego		9.[illegible]:19[illegible]$050	9.2[illegible]:[illegible]68$150	212:2[illegible]$110	
Contabilidade		5[illegible]:[illegible]$766	55[illegible]:[illegible]$177	17:177$[illegible]20	
Locomoção		11.0[illegible]:517$[illegible]70	1[illegible].0[illegible]1:[illegible]8$205	1.0[illegible]1:018$805	
Via permanente e edificios		8.9[illegible]:021$033	7.518:22[illegible]$112	1.440:[illegible]8$221	
Somma		30.574:049$022	27.823:789$591	2.7[illegible]:721$355	15:261$921
Differença para mais em 1906		. . . . .	. . . . .	2.750:259$431	

Comparadas as despezas do custeio de 1906, separadamente, pessoal e material, com as correspondentes em 1905, chega-se ao resultado seguinte:

VERBAS	1906	1905	DIFFERENÇAS PARA MAIS EM 1906
Pessoal	21.313:647$275	19.138:518$291	2.175.128$984
Material	9.260:401$747	8.685:271$300	575:130$447
Somma	30.574:049$022	27.823:789$591	2.750:259$431

Houve, portanto, em 1906 o augmento de 2.175:128$984 na despeza do pessoal, e o augmento de 575:130$447 na do material.

A despeza por kilometro de extensão em trafego foi:

Em 1906	18:006$533
» 1905	17:213$942
Sendo a differença para mais em 1906 de . .	792$591

A distribuição da despeza kilometrica pelas divisões da Estrada consta do seguinte quadro:

VERBAS DE DESPEZA		DESPEZA POR KILOMETRO	RELAÇÃO POR CENTO DO TOTAL
Administração Central	Directoria e Secretaria	109$351	0,67
	Thesouraria	74$132	0,41
	Intendencia	136$802	0,75
Trafego		5:546$039	30,78
Contabilidade		336$791	1,85
Locomoção		6:527$016	35,24
Via permanente e edificios		5:276$102	29,30
	Somma	18:006$533	100,00

Tendo sido a renda bruta em 1906 de . .	31.140:011$782
e o custeio de	30.574:049$022
Verifica-se o saldo de	565:962$760

A relação da despeza para a renda foi em 1906 de 98,18 e em 1905 de 97,15 %.

A despeza com obras novas e augmento de material rodante em 1906 foi, conforme o quadro seguinte:

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
LINHA E EDIFICIOS:			
1ª Secção	2.044:308$349	894:893$938	2.939:201$287
2ª »	24:135$310	1:705$217	25:840$527
3ª »	5:215$150	6:817$100	12:032$250
4ª »	4:607$300	3:969$726	8:577$026
5ª »	2:672$950	1:309$722	3:982$672
6ª »	16:712$000	25:898$333	42:610$333
7ª »	6:447$750	4:494$916	10:942$666
Ramal da Gambôa	—	—	—
Ramal do Ouro Preto	6:442$950	15:473$027	21:955$977
Ramal do S. Paulo	675:404$095	275:958$271	951:362$366
Ramal de Porto Novo	3:895$125	4.191$146	8:086$271
Ramal de Lavras e Angra	2:097$205	508$922	2:606$127
Ramal de Santa Cruz	7:659$500	509$520	7:169$020
Linha auxiliar (Ex-Melhoramentos do Brazil)	31:444$825	9.404:967$855	9.436:382$680
Estações	64:442$271	109.516$261	173:958$532
Rotunda em Sete Lagôas	55:098$925	60:525$041	115:623$966
Illuminação electrica	—	—	—
Somma	2.952:697$505	10.810:255$995	13.762.953$500
LOCOMOÇÃO:			
Trem rodante	318:291$898	1.670:531$831	2.018.826$732
Officina do Engenho de Dentro	71:062$703	165:336$171	236:398$874
Depositos diversos	3:342$067	13:682$199	17:024$266
Somma	392:697$673	12.659:868$199	16.035:203$872
Prolongamento (6ª Divisão)	734:768$945	284:760$499	1.019:529$444
Total geral	4.110:166$118	12.944:568$698	17.054:732$816

A despeza geral de custeio, obras novas e augmento de material rodante foi a seguinte:

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central — Directoria e Secretaria	155:068$415	30:603$869	185:672$284
Administração Central — Thesouraria	131:955$376	3:917$216	125:872$592
Administração Central — Intendencia	203:071$111	29:217$955	232:289$066
Trafego	7.905:867$956	1.511:324$624	9.417:192$580
Contabilidade	543:735$464	28:115$333	571:850$797
Locomoção	4.941:076$790	6.141:470$280	11.082:547$070
Via Permanente e edificios	7.442:872$163	1.515:752$170	8.958:624$633
Prolongamento (6ª Divisão)	734:768$945	284:730$499	1.019:529$444
Somma	22.048:416$220	9.545:162$246	31.593:578$466

Considerando na receita a renda ficticia proveniente de transportes gratuitos em serviço proprio e no de diversos, cuja importancia foi de . . . . 280:721$200

a renda bruta elevar-se-ha a . . . . 31.420:732$982

e sendo o custeio de. . . . . 30.574:049$022

será a renda liquida de. . . . . 846:683$960

O seguinte quadro mostra a renda geral, custeio, renda liquida, relação do custeio para a renda geral, e receita e despeza por kilometro de extensão da Estrada em trafego, no ultimo quinquennio :

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	RENDA GERAL	DESPEZA DO CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA A RENDA GERAL	RECEITA POR KILOMETRO DA EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO	DESPEZA POR KILOMETRO DA EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO	DIFFERENÇAS POR CENTO DA RENDA — PARA MAIS	DIFFERENÇAS POR CENTO DA RENDA — PARA MENOS
1902	k 1.257,714,5	—	30.392:065$132	26.708:315$876	3.683:749$256	87,88	24:164$518	21:235$595	—	5,03
1903	1.263,070	0,42	30.534:863$206	26.024:467$136	4.510:395$070	85,23	23:359$823	19:909$273	0,46	
1904	1.580,389	25,12	28.307:809$942	28.290:740$985	17:068$957	99,93	17:918$253	17:901$124	—	7,28
1905	1.627,294	2,96	28.641:492$942	27.823:789$591	817:703$351	97,15	17:600$687	17:098$194	1,18	
1906	1.697,942	4,34	31.420:732$982	30.574:049$022	846:683$960	98,18	18:191$297	18:000$533	3,84	

4º — Receita e despeza effectiva

A receita effectiva em 1906, foi de . . .	31.553:357$046
e a despeza effectiva por conta do credito ordinario, foi de	32.851:667$374
dando o *deficit* em 1906 de	1.298:310$328

A despeza é assim discriminada:

Paga pela Estrada.	22.165:457$408
» pelo Thesouro.	10.686:209$966
Total	32.851:667$374
Comparando a receita effectiva de 1906, em	31.553:357$046
com a do exercicio de 1905, em . .	29.871:849$697
encontra-se a differença para mais em 1906, de	1.681:507$349
A despeza effectiva de 1906 foi de . . .	32.851:667$374
que comparada com a de 1905, em .	31.722:890$789
verifica-se a differença para mais em 1906, de.	1.128:776$585

Para o exercicio de 1907 foram orçadas por lei as despezas provaveis com o custeio da Estrada, e com o necessario para obras novas e augmento do material rodante (conta de capital), em 36.564:036$870 assim discriminadas:

Administração Central.	Directoria e Secretaria.	115:667$500	
	Thesouraria . . .	100:460$000	
	Intendencia . . .	243:101$000	459:228$500
Trafego.			7.914:918$500
Contabilidade			527:296$000
Locomoção			14.994:731$000
Via-permanente e edificios.			10.640:008$870
Gratificações diversas, ajudas de custo, etc.			1.327:854$000
Eventuaes			700:000$000
Total votado			36.564:036$870

5º — Renda ficticia

Os transportes effectuados gratuitamente em 1906, importaram em..... 5.826:937$325, assim discriminados:

VERBAS	1906	1905	DIFFERENÇAS EM 1905	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Viajantes	1.055:915$700	984:266$100	71:649$600	
Encommendas	1.057:680$800	1.105:966$800	.....	48:286$000
Mercadorias	1.858:244$700	2.158:021$300	.....	299:776$600
Animaes	4:065$800	1:276$600	2:789$200	
Vehiculos	4:789$600	7:574$000	.....	2:784$400
Telegrammas	1.769:471$125	1.504:913$748	264:557$377	
Rendas diversas	76:769$600	171:147$600	.....	94:378$000
Somma	5.826:937$325	5.930:166$148	341:966$177	445:225$000
Differença para menos em 1906	.....	.....	103:228$823	

A discriminação destes transportes segundo a procedencia, é a seguinte :

Serviço proprio da Estrada	5.546:216$125
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	181:763$800
Palacio da Presidencia da Republica	689$000
Serviço Postal	94:656$900
Santa Casa de Misericordia	3:611$500
Somma	5.826:937$325

6º — Reclamações por differenças em fretes

Foram apresentadas durante o anno de 1906, por differenças em fretes, 467 reclamações, das quaes foram indeferidas 131.

Foram pagas 336 na importancia de 13:154$065.

Das pagas, 67 na importancia de 969$900 pertencem ás Estradas estranhas, assim discriminadas :

Estradas de Ferro	Leopoldina . . .	15	na	importancia	de	142$400
	Muzambinho . .	14	»	»	»	218$100
	Minas e Rio . .	7	»	»	»	100$000
	Sapucahy . . .	7	»	»	»	188$300
	Juiz de Fóra e Prata	8	»	»	»	97$700
	Oeste de Minas .	16	»	»	»	223$400
	Somma . .	67				969$900

IV

LOCOMOÇÃO

1º — Material rodante

Locomotivas

O numero de locomotivas em 31 de dezembro de 1906 era o seguinte :

DESIGNAÇÃO	NUMERO TOTAL DE RODAS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS — (BITOLAS)					TOTAL
		m 1,60	m 1,00 Lafayette	m 1,00 Norte	m 1,00 Linha auxiliar	m 1,00 O. de Minas	
Locomotivas americanas . . .	4	. . . . .	4	. . . . .	. . . . .	. . . . .	4
» belgas.	4	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
» americanas . . .	6	. . . . .	. . . . .	1	2	. . . . .	3
» inglezas	6	2	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2
» americanas . . .	8	126	10	11	9	4	160
» » . . .	10	71	28	. . . . .	2	. . . . .	101
» » . . .	12	16	3	12	. . . . .	. . . . .	31
Totaes.	—	216	45	24	13	4	302

O estado das locomotivas em 31 de dezembro de 1906 e em annos anteriores, era, como se vê nos quadros abaixo :

ESTADO DAS LOCOMOTIVAS	BITOLAS					TOTAL
	m 1,60	Lafayette	Norte	Linha auxiliar	O. de Minas	
Bom	105	28	6	8	1	148
Regular	54	11	6	2	. . . . .	70
Máu	15	2	8	3	1	29
Em reparação	2	4	4	2	2	34
Totaes	216	45	24	13	4	302

Bitola de 1m,60

ANNOS	BOM	REGULAR	MAU	EM REPARAÇÃO	TOTAES	ADQUIRIDAS	CONDEMNADAS
1900	110	25	52	19	207	—	—
1901	113	26	48	17	207	—	—
1902	113	21	48	19	212	5	—
1903	117	43	33	20	213	1	—
1904	111	43	35	24	213	—	—
1905	91	49	44	26	210	6	9
1906	105	51	38	22	216	17	11

Foram vendidas onze locomotivas como ferro velho em 1906 e adquiridas 17 novas.

Bitola de 1m,00 — (Lafayette)

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1900	17	8	19	5	49	—	—
1901	18	11	15	5	49	—	—
1902	21	11	11	4	47	—	—
1903	23	10	8	4	45	—	—
1904	25	7	8	3	43	—	—
1905	26	7	3	7	42	—	1
1906	28	11	5	4	45		—

Bitola de 1m,00 — (Norte)

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1900	17	8	17	5	47	—	—
1901	19	10	8	6	43	—	—
1902	17	6	8	4	35	—	—
1903	8	10	12	5	35	—	—
1904	10	8	7	10	35	—	—
1905	10	7	6	1	28	—	5
1906	6	6	8	4	24	—	—

Bitola de 1m,00 — (Linha Auxiliar)

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1903 (6 mezes)	6	2	1	1	10	—	—
1904	6	3	—	1	10	—	—
1905	6	3	3	—	12	—	—
1906	6	2	3	2	13	—	—

Bitola de 1m,00 — (Barra Mansa)

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1905	3	—	1	—	4	—	—
1906	1	—	1	2	4	—	—

Locomotivas da bitola de 1m,60 em 31 de dezembro de 1906. Classificação por serviços e elementos de tracção

PROCEDENCIA	FABRICANTES	QUANTIDADES	CLASSIFICAÇÃO: Manobras	Especiaes	Passageiros	Cargas	Mistos	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Pressão do regimen	Cylindros: Diametro	Cylindros: Curso do embolo	Diametro das rodas motrizes	SOBRE AS RODAS MOTRIZES EM KILOS	TOTAES DA LOCOMOTIVA E TENDER EM MARCHA, EM TONELADAS
Inglaterra	Stephenson	4	2	.	.	.	.	6	10	40	61	1,410	21,900	32 (1)
Estados Unidos	Baldwin		2	.	.	.	.	6	160	[illegible]	559	1,118	37,195	43 (1)
Belgica	Cockuil	2	.	.	1	.	.	4	190	282	492	978	12,500	21
	Baldwin		.	.	1	.	.	4	140	550	600	1,113	57,153	96 (2)
						9	.	4	130	381	610	1,341	22,680	40
						.	.	4	140	451	610	1,575	22,680	57
					18	.	.	4	140	432	610	1,676	22,752	57
					19	.	.	4	140	432	610	1,676	22,752	57
		27	.	.	1	.	.	4	140	457	610	1,676	25,322	60
					2	.	.	4	140	451	610	1,575	25,857	60
					3	.	.	4	140	457	610	1,676	26,322	60
					5	.	.	4	180	457	610	1,702	28,867	72
					1		.	6	180	483	660	1,727	46,720	88
Estados Unidos							.	8	130	[illegible]	610	1,216	39,916	65
						10	.	[illegible]	130	508	610	1,283	45,459	79
						8	.	8	130	533	610	1,283	48,122	84
		71	.	.	.	2	.	8	150	533	610	1,283	48,122	82
	Pro[illegible]					1	.	8	170	533	610	1,372	61,410	114
	Baldwin					12	.	[illegible]	180	533	660	1,343	62,485	112
	»					[illegible]	.	[illegible]	180	533	610	1,283	53,000	94
	»						[illegible]	[illegible]	1[illegible]	457	610	1,321	30,844	54
	»	2	.	.	.	.	10	6	130	457	610	1,372	30,844	54
	»						[illegible]	6	150	483	61[illegible]	1,397	37,566	73
	Brooks						[illegible]	6	170	457	61[illegible]	1,575	49,895	90
	Totaes	21	4	2	[illegible]	7	12							

(1) Machina-tender.
(2) Incapod (Tramway).

Quantidade de locomotivas da bitola de 1m,60 existentes em 31 de dezembro de 1906, discriminadas as datas da sua acquisição e os serviços a que são destinadas:

ANNOS DE ACQUISIÇÃO	LOCOMOTIVAS POR TRENS								TOTAL
	PASSAGEIROS		CARGAS		MIXTOS		MANOBRAS		
	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	
1867	1	30	—		—	—	—	—	1
1869	—	—	2	15, 18	—	—	—	—	2
1871	2	55, 56	1	72	—	—	—	—	3
1873	5	61 a 63, 65, 66	—	—	4	70 a 72, 74	—	—	9
1876	5	79, 80, 90, 92	—		10	84 a 87, 89	—	—	15
. . . . .	—	e 93	—	—	—	96 a 99, 101	—	—	—
1877	3	111, 114, 115	5	104 a 107, 109	—	—	—	—	8
1881	4	1 a 4	—	—	—	—	—	—	4
1883	3	19 a 21	—	—	—	—	—	—	3
1885	—	—	1	119	—	—	—	—	1
1888	—	—	8	122 a 130	—	—	—	—	8
1889	2	121, 122	—	—	—	—	—	—	2
1891	19	6, 7, 10, 131	7	133, 134, 136	3	151 a 153	—	—	29
. . . . .	—	132, 135 a	—	137, 154, 155	—	—	—	—	—
. . . . .		145, 148 a 150	—	—	—	—	—	—	—
1892	10	155 a 165	—	—	—	—	—	—	10
1893	20	171 a 190	5	166 a 170	—	—	—	—	25
1894	25	200 a 224	—		—	—	—	—	25
1895	—	—	18	191 a 193, 225 a 239		—	—	—	18
1897	6	256 a [illegible]	18	240 a 255		—	—	—	24
1902	4	11 a 14	—	—	—	—	2	15, 16	6
1905	2	17, 18	4	37 a 40	—	—	—	—	6
1906	9	22 a 30	8	33 a 36, 41 a 44	—	—	—	—	17
Totaes.	122	—	75	—	17	—	2	—	215

Locomotivas da bitola de 1m,00 — (Lafayette)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DAS RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			PRESSÃO DO REGIMEN	OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS		
Estados Unidos da America.	4	Passageiros . . .	25,100	4	0,330	0,457	0,914	140	
	2	» . . .	32,350	4	0,330	0,457	1,143	140	
	5	» . . .	31,750	4	0,355	0,457	1,143	140	
	2	» . . .	37,350	4	0,355	0,508	1,219	140	
	4	Mixtos . . .	18,000	6	0,406	0,508	1,220	150	
	6	» . . .	18,000	6	0,406	0,508	1,168	140	
	1	Mogul . . .	33,850	6	0,330	0,457	1,011	140	
	18	Cargas . . .	42,050	8	0,406	0,508	0,940	140	
	3	» . . .	52,750	8	0,406	0,508	0,914	170	Mastodontes.
	45								

Locomotivas da bitola de 1m,00 — (Jacarehy a Norte)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DAS RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			PRESSÃO DO REGIMEN	OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS		
Estados Unidos da America.	5	Passageiros . . .	60,5	4	0,355	0,457	1,168	170	Brooks
	3	» . . .	22,0	4	0,355	0,457	1,144	130	
	1	»	22,0	4	0,330	0,457	1,141	115	
	1	»	22,0	4	0,355	0,457	1,144	120	
	1	Mixtos	22,8	6	0,330	0,406	1,016	120	
	1	»	22,0	6	0,330	0,457	0,940	120	Mach.-tender
	12	Cargas	76,1	8	0,406	0,508	0,914	170	Mastodontes
	24								

Locomotivas da bitola de 1m,00—(Linha auxiliar)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			PRESSÃO DO REGIMEN	OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS		
Estados Unidos da America	1	Passageiros. . .	18,0	4	0,306	0,204	1,067	131	
	1	» . . .	30,0	4	229/382	0,355	1,210	100	Compound.
	1	» . . .	18,0	4	0,282	0,204	0,880	140	
	1	» . . .	18,0	4	0,282	0,254	0,915	140	
	1	» . . .	26,0	4	0,331	0,229	1,055	140	
	1	» . . .	20,0	4	0,308	0,204	1,020	130	
	1	Mixtos	18,0	6	0,282	0,229	0,940	140	
	1	»	30,0	6	203/355	0,229	1,016	140	
	1	»	18,0	6	191/332	0,229	0,991	140	»
	1	»	30,0	6	0,332	0,229	1,010	150	
	1	»	30,0	6	0,332	0,229	1,020	120	
	1	Cargas	36,0	8	230/383	0,229	0,920	160	»
	1	»	34,0	8	0,358	0,229	0,910	164	
	13								

Locomotivas da bitola de 1m,00—(Barra Mansa)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			PRESSÃO DO REGIMEN	OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DO CYLINDRO	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS		
Estados Unidos da America	1	Passageiros	22,0	4	0,305	0,406	1,092	—	
	1	»	22,0	4	0,299	0,508	1,250	—	
	2	»	22,0	4	0,333	0,457	1,143	—	
	4								

Quantidade de locomotivas da bitola de 1m,00 existentes em 31 de dezembro de 1906, discriminadas as datas da sua acquisição e os serviços a que são destinadas:

Linha do Centro e Auxiliar, ramaes de S. Paulo e de Barra Mansa:

Bitola de 1m,00

ANNOS DE ACQUISIÇÃO	LOCOMOTIVAS POR TRENS								TOTAL
	PASSAGEIROS		CARGAS		MIXTOS		MANOBRAS MACHINA-TENDER		
	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	
1878	—	—	—	—	2	[illegible]	—	—	2
1887	1	[illegible]	—	—	—	—	—	—	1
1889	[illegible]	[illegible]	[illegible]	51 a 42	—	—	—	—	5
1891	[illegible]	[illegible]	1	4	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12
1892	[illegible]	11, [illegible]	4	[illegible], 11, 15 e 54	1	[illegible]	—	—	7
1893	5	[illegible], 21 a 2[illegible]	5	[illegible], [illegible] a 15, 51	1	2	2	1, 2	13
1894	4	2, [illegible]	[illegible]	B.M. 1 a 6 8 a 15, 4, 55	1	8	2	3, 4	27
. . . . .	—	—	—	B.M. 5[illegible], 52, 53, 55	—	—	—	—	—
1895	5	L.S. 16 a 2[illegible]	—	—	—	—	—	—	5
1896	1	[illegible]	—	—	6	2 a 21	—	—	7
1898	—	—	—	—	4	23 a 28	—	—	4
Totaes.	30	—	34	—	17	—	5	—	86

Observações—A repetição do mesmo numero de ordem indica existencia de locomotivas com a mesma numeração nas quatro linhas da bitola de 1m,00.

Carros e vagões

Carros e vagões para bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
	Estado	. . . . .	1	. . . . .	16.000	8
Carros especiaes.	A	Carros de inspecção.	2	. . . . .	8.500	4
	»	» » pagador	1			
	DM	» typo americano para trens nocturnos	22	a 20 leitos .	22.000	8
» de 1ª classe.	B	» americanos com gabinetes reservados para trens do interior.	54	15 passageiros	19.000	8
	»	» salões, typo americano, para trens de suburbios . . .	81	48 a 60 passags.	19.000	8
	BD	» americanos para trens mixtos.	18	24 pass. de 1ª e 32 de 2ª. .	18.000	8
	C	» salões, typo belga, com gabinetes para trens de suburbios. .	1	22 passageiros.	8.000	4
» » 2ª classe.	D	» typo americano para trens expressos e de suburbios . .	114	92 passageiros.	18.000	8
	E	» » belga para trens mixtos. .	2	50 »	7.000	4
» para enfermos.	EE	» para transporte de enfermos. .	2	. . . . .	7.000	4
» » bagagem e correio.	F	» » bagagem dos trens de suburbios	8	10.000 kilogs.	7.000	4
	FF	» » bagagem e correio dos trens expressos.	15	8.000 »	18.500	8
	R	» correio, typo americano . .	16	. . . . .	20.000	8
	S	» » » inglez. . . .	4	. . . . .	7.000	4
» funebres . .	X	» funebres de 1ª classe	2	. . . . .	7.000	4
	Z	» » » 2ª »	2	. . . . .	7.000	4
» para animaes	G	» para transporte de animaes de sella	11	6	7.000	4
	H	» » transporte de gado em pé.	284	16.000	14.000	8
	J	» » » » » suino.	6	20	6.000	4
	JJ	» » » » » » .	4	40	8.000	8
	K	» » » » carne verdo .	46	10.000 kilogs.	15.000	8
Vagões para mercadorias.	FV	» » » » leite . . .	10	12.000 »	18.500	8
	L	» » » » materiaes explesivos.	12	8.000 »	6.000	4
	M	Vagão aberto sem borda	9	8.000 »	5.000	4
	N	» para transporte de minerie . .	35	45.000 »	19.000	8
	OO	» tubular para transporte de carvão.	96	30.000 »	12.500	8
	OT	» tubular para transporte de carvão	184	19.000 »	12.100	8
	P	» de lastro	7	8.000 »	5.000	4
	O	» para transporte de mercadorias	541	10.000 »	7.500	8
	T	» » » » trilhes . .	217	19.000 »	12.500	4
	V	» » » » mercadorias	663	20.000 »	12.500	8
	TG	» » tubular de gaz	10	. . . . .	12.500	8
		» » inspecção de tunneis. . .	1	. . . . .	. . . . .	4
		» tubular.	1	10.000 kilogrs.	9.000	4
		» prancha.	1	. . . . .	. . . . .	8
		» dormitorio do pessoal do lastro.	6	. . . . .	. . . . .	8
			2.519			

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1906

BITOLA DE 1m,60

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÃO NO «STOCK»			+ ou —	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Não officina para reparados	1905	1906	Augmento: Novos	Augmento: Transformados	Baixas		De carros reparados	Das reparações correspondentes	
Estado . . .	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
A	10	—	3	3		—	—	—	1	1	
B	185	20	12[illegible]	1[illegible]5	15	—	1	+11	[illegible]9	42	1[illegible] novos fornecidos pela Companhia Edificadora.
BD	18	—	18	18	—	—	—	—	2	2	1 baixa mão estado. 2 transformados em serie D.
C	25	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
D	128	3	10[illegible]	111	12	3	10	+ 5	31	52	6 novos fornecidos pela Companhia Edificadora.
DM	23	6	22	22		—	—	—	4	5	6 novos feitos nas officinas do Engenho de Dentro, e 3 transformados nas officinas, da serie B.
E	4[illegible]	—	2	2	—	—	—	—	—		
EE	2	—	2	2	—	—	—	—	—		
F	23	—	8	8	—	—	—	—	8	8	
FF	18	5	1[illegible]	1[illegible]	—	—	1	— 1			Baixa mão estado.
R	1[illegible]	3	1[illegible]	1[illegible]	—	—	—	—	3		
S	7	—	4	4	—	—	—	—	2		
Z	2	1	2	2	—	—	—	—			
Z	2	—	2	2	—	—	—	—	2		
FV	1[illegible]	—	1[illegible]	10	—	—	—	—	7		
G	33	1	12	11	—	—	1	— 1	6	8	Baixa mão estado.
H	252	58	2[illegible]5	2[illegible]1	38	—	9	29	1[illegible]8	1[illegible]	[illegible] novos fornecidos pela Companhia Edificadora.
J	6	1	6	6	—	—	—	—	2	2	
JJ	4		4	4	—	—	—	—	2	2	
K	76	7	48	4[illegible]	—	—	2	— 2	11	11	2 baixas.
L	12	—	12	12	—	—	—	—	3	3	
M	8	2	8	9	1	—	—	+ 1	1	1	Feito nas officinas do Engenho de Dentro.
N	[illegible]5	16	10	[illegible]5	[illegible]5	—	—	+25	[illegible]5	61	Montados nas officinas do Engenho de Dentro, parte metallica fornecida por Norton Megaw.
OO	100	2[illegible]	96	96	—	—	—	—	80	124	
OT	20[illegible]	2[illegible]	185	184	—	—	1	— 1	138	2[illegible]0	Baixa mão estado.
P	106	—	7	7	—	—	—	—	—	—	
Q	1250	118	556	541	—	—	1[illegible]	—15	1[illegible]9	2[illegible]1	Baixa mão estado.
T	318	31	248	247	1	—	2	— 1	181	3[illegible]7	2 baixas mão estado e 1 feito nas officinas do Engenho de Dentro.
TG	11	—	10	10	—	—	—	—	1	1	
V	700	10[illegible]	663	66[illegible]	—	—	—	—	216	36[illegible]	
Tubular . . .	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
Latro . . .	6	1	6	6	—	—	—	—	1	1	Dormitorio do pessoal.
Tunnel . . .	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
Prancha . .	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
Totaes .	—	438	2109	2519	92	"	45	+50	1119	1636	

Relação dos reparados para o total dos carros . . . 44,4

Idem do numero de reparações para o mesmo total dos carros 65,0

Quantidades de carros e vagões de bitola de 1m,60 e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro dos annos de 1905 e 1906

DESIGNAÇÃO	1905		1906		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1905	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes.	4	—	4	—	—	—
» de passageiros e dormitorios . . .	276	18.556	292	19.630	+ 16	+ 1.034
» » correio e bagagem	44	—	43		— 1	—
Vagões para transporte de animaes . . .	277	4.712 T	305	5.170 T	+ 28	+ 458
» abertos para materiaes.	554	12.110 T	578	13.205 T	+ 24	+ 1.095
» fechados para mercadorias . . .	1.290	19.966	1.272	19.786	— 18	— 180
» e carros diversos.	24	—	25	—	+ 1	—
Totaes.	2.469	—	2.519	—	+ 50	—

Carros e vagões para bitola de 1m,00 (Lafayette a Central)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiaes	—	Estado	1	. . . . .	16.000	8
	—	Administração	1	. . . . .	10.780	8
	—	Inspecção	1	. . . . .	6.000	8
	—	»	1	. . . . .	6.000	4
	a	Carro-salão e dormitorio	3	. . . . .	11.500	8
	»	» » » »	1	. . . . .	10.5 0	8
	»	» de pagador.	1	. . . . .	10.675	8
Carros de viajantes	b	» de 1ª classe.	20	50 passageiros.	12.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classes.	12	46 a 60 »	12.000 a 13.000	8
	d	» » 2ª classe.	1	50 a 72 »	10.000 a 12.000	8
Carros chefe, bagagem e correio	f f	» » correio, bagagem e chefe. . . .	6	3.000 kilogs.	12.000	8
Mercadorias e diversos	h	Vagões para transporto de animaes . . .	20	8.000 »	8.500	8
	l	» » » » inflammaveis. .	3	10.000 »	9.000	8
	n	» » » » materiaes. . .	10	40.000 »	17.000	12
	oo	» tubular para » » . . .	16	25.000 »	9.000	8
	ot	» » » » carvão. . . .	19	10.000 »	6.000	8
	t	» » » » matériaes. . .	73	10.000 »	6.000	8
	v	» » » » mercadorias . .	128	12.000	9.000	8
		Carros restauranto	1	. . . . .	10.950	8
		» banheiros.	1	. . . . .	12.500	8
		» dormitorio do pessoal de lastro. . .	1	. . . . .	7.500	8
		» de soccorro.	1	. . . . .	9.000	8
		» » »	1	. . . . .	4.000	4
		» guindaste		. . . . .	. . . . .	4
		Vagão-tanque	1	. . . . .	. . . . .	4
			40			

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1906

BITOLA DE 1,000 LAFAYETTE

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31 de dezembro			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFFERENÇA PARA + OU —	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Nas officinas em reparações	1905	1906	Augmento	Transformados	Baixa		De carros reparados	De reparações em carros, onde	
Estado	—	—	—	1	1	—	—	+ 1	—	—	Recebido do Norte.
Administração	—	—	—	1	1	—	—	+ 1	—	—	» » »
a	7	—	6	9	3	—	—	+ 3	1	1	» » » 2 e 1 de Lafayette.
b	20	4	19	20	1		—	+ 1	9	9	» » »
bd	13	4	10	12	—	2	—	+ 2	5	6	São 2 da serie b transformados no Norte em 1905, em bd, e omittidos em 1906 em Lafayette.
d	11	2	12	13	1	—	—	+ 1	7	7	Recebido do Norte.
ff	7	—	5	6	1	—	—	+ 1	4	8	Construido no Deposito.
h	31	7	31	29	—	—	2	— 2	10	11	Baixa por inutilisado.
l	3	1	3	3	—	—	—	—	1	1	
n	10	—	10	10	—	—	—	—	5	6	
oo	19	2	17	16	—	—	1	— 1	12	14	Baixa por inutilisado.
ot	19	2	19	19	—	—	—	—	6	6	
t	99	4	77	76	—		1	— 1	31	32	Baixa por inutilisado.
v	148	8	134	128	14	—	20	— 6	55	58	Recebidos 14 do Norte e 20 baixas por inutilisados.
Dorm. lastro.	—	1	11	1	—	—	—	—	—	—	
Tanque . . .	—	—	—	1	1	—	—	+ 1	—	—	Construido no Deposito e transformado de um vagonete de carregar pedras.
Guindaste. . .	—	—	3	3	—	—	—	—	—		
Soccorro. . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—		
		35	349	350	23	2	24	— 1	116	159	

Um carro da serie *a* é o restaurante do Norte transformado em banheiro.

Relação dos reparados para o total dos carros . . . 41. 71 %

e das reparações para o total dos carros . . . 45. 43 %

Quantidade de carros e vagões e a capacidade disponivel total, em 31 de dezembro de 1905 e 1906 (Lafayette)

DESIGNAÇÃO	1905		1906		DIFFERENÇA RELATIVA A 1905	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	6	—	11	—	+ 5	—
» do passageiros	41	2.112	45	2.266	+ 4	+ 154
» de correio e bagagem	5	15	6	18	+ 1	+ 3
Vagões para transporte de animaes	31	165	29	135	— 2	— 30
» abertos para materiaes	123	1.785	121	1.750	— 2	— 35
» fechados para mercadorias	137	1.638	131	1.566	— 6	— 72
» e carros diversos	6	—	7	—	+ 1	—
Totaes	349	—	350	—	+ 1	—

Carros e vagões para bitola de 1m.00 (Jacarehy a Norte)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiaes	a	Carro de inspecção	1		11.000	8
	»	» para pagador	1		11.000	8
	b	» de 1ª classe	20	31 passageiros	11.000	8
» de viajantes		» » 2ª classe	19	50 »	11.000	8
	d	» » 1ª e 2ª classes	5	33 »	11.000	8
	bd					
Correio e bagagem		» bagagem o correio	4	7.000 kilogs.	11.000	8
	er	» » »	4	6.000 »	8.000	8
	f					
Carros funebres	z	» para transporte de cadaveres	1		6.000	8
Vagões para cargas	g	Vagão para transporte de animaes	2	4 animaes	8.200	8
	h	» » » » gado bovino	22	10.000 kilogs	7.000	8
	m	» » » » inflammavois	2	12.000 »	7.900	8
	ot	» » » » materiaes	13	12.000 »	7.200	8
	p	» » » »	18	7.000 »	3.500	4
	q	» » » » mercadorias	10	7.000	5.800	8
	t	» » » » materiaes	54	12.000 kilogs	6.000	8
	v	» » » » mercadorias	99	12.000 »	8.000	8
		Carro soccorro	1	16.000 kilogs.	14.000	8
		» dormitorio do pessoal do lastro	1	17 leitos.	11.000	8
			277			

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1906

BITOLA DE 1m,00 NORTE

SERIES	NUMERO MAXIMO DA SERIE	EXISTIAM EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÃO NO STOCK			+	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Nas officinas para reparações	1905	1906	Augmento—Novos	Transformados	Baixas	DIFFERENÇA PARA O STOCK	De carros reparados	De reparações correntes	
Estado . . .	—	—	1	—	—	—	1	— 1	—	—	Remettido para Lafayette.
Administração.	—	—	1	—		—	1	— 1	—	—	» » »
Inspecção . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Pagador. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
a	—	—	1	—	—	—	1	— 1	—	—	» » »
b	20	5	21	20	—	—	1	— 1	11	22	» » »
bd	5	—	5	5	—	—	—	—	5	8	
d	19	6	22	19	—	—	3	— 3	15	19	» 1 para Lafayette e demolidos 2.
or	5	1	4	4	—	—	—	—	4	4	
f	4	—	4	4	—	—	—	—	3	3	
5	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
h	22	1	22	22	—	—	—	—	11	15	
m	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
ot	13	—	13	13	—	—	—	—	—	—	
p	18	4	18	18	—	—	—	—	8	11	
q	13	1	14	10	—	—	4	4	—	—	Demolidos 1.
t	58	2	54	54	—	—	4	4	26	29	Remettidos 4 para a Linha Auxiliar.
v	120	3	120	99	—	—	21	21	65	65	» 7 » » » e 14 para Lafayette.
z	1	—	1	1	—	—	—	—	1	1	
Dormitorio do lastro . . .	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Soccorro. . .	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	Transformado para banheiro e remettido para Lafayette.
Restaurante. .	—	—	1	—	—	—	1	— 1	—	—	
Totaos .	—	23	310	277	—	—	37	—	155	186	

Relação dos reparados para o total de carros . . 55,9%

Idem das reparações para o total de carros . . 67,1%

Quantidade de carros e vagões e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro de 1905 e 1906 (Norte)

DESIGNAÇÃO	1905		1906		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1905	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	5	—	2	—	— 3	—
» de passageiro	48	1.916 T.	44	1.735 T.	— 4	181
» » correio e de bagagem	8	52	8	52	—	—
Vagões para transporte de animaes	24	338 T.	24	338 T.	—	—
» » » de materiaes	85	795 T.	85	795 T.		—
» » » de mercadorias	136	1.562	111	1.282	— 25	280
» e carros diversos	4	—	3	—	— 1	—
Totaos	310	—	277	—	— 33	—

Carros e vagões para bitola de 1m,00 (Linha auxiliar)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiaes	a	Carros de inspecção	1		5.000	8
Carros de viajantes	b	Carro de 1ª classe	1	40 passageiros.	11.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classe	5	40 a 42 »	11.000	8
	d	» » 2ª classe	2	40 »	11.000	8
Carro correio e bagagem	ff	» » correio e de bagagem	2	9.000 kilogrs	6.000	8
Vagões para mercadorias etc	h	Vagões para transporte de animaes	1	9.000	5.500	8
	j	» » » » aves e animaes	1	9.000 kilogrs	5.500	8
	l	» de lastro	6	7.000 »	4.000	4
	q	» para dormitorio do pessoal do lastro	1	7.000 »	5.800	8
	t	» » transporte de materiaes	3	7.000 a 12.000	4.500 a 6.500	8
	v	» » » » mercadorias	5	9.000 a 12.000	4.500 a 8.000	8
			70			

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1906

FITA DE 1m,00 (LINHA AUXILIAR)

SERIES	[illegible]	EXISTENCIA EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÕES NO STOCK			[illegible]	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Nas officinas	1905	1906	Augmentos	Transformados	Baixa		Carros reparados	Reparações	
a	1	—	1	1	1	—	1		1	2	Remettido para Lafayette 1 de novo reconstruido nas officinas, vindo de Lafayette em 1904 e omittido no stock anterior.
b	1	—	1	1	—	—			1	2	
b d	5	1	5	5	—	—	—	—	5	10	
d	2	—	2	2				—	2	2	
ff	2	—	2	2	—		—	—	2	2	
h	2	—	1	1	—	—	—		1	2	
j	1	—	1	1		—	—		1	2	
l	7	—	6	6	—	—	—	—	6	10	
m	4	—	4	—			4	— 4	—	—	Baixa por impraticavel.
q	3	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
t	33	4	29	33	4	—	—	+ 4	21	21	Vindos do Norte.
v	25	4	18	25	7	—	—	+ 7	21	21	» » »
Totaes. . .	—	9	72	79	12	—	5	+ 7	61	7	

Relação dos reparados para o total de carros . . 77,2 %

Idem das reparações para o total de carros. . . 93,6 %

Quantidade de carros e vagões e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro de 1906 (Linha Auxiliar)

DESIGNAÇÃO	1905		1906		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1905	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	1	—	1	—	—	—
» de passageiros	8	325	8	325	—	—
» correio, bagagem.	2	12	2	12	—	—
Vagões para transporte de animaes. . .	1	15	2	30	+ 1	+ 15
» abertos para materiaes	39	342	39	398	—	+ 56
» fechados para mercadorias . . .	21	210	27	263	+ 6	+ 53
Totaes	72	—	79	—	—	—

Carros e vagões da bitola de 1m,00 (Barra Mansa)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros de viajantes.	b	Carros de 1ª classe	1	31 passageiros.	11.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classe	2	48 »	11.000	8
	d	» » 2ª classe	1	50 »	11.000	8
				Kilogrammos		
Vagões de mercadorias	h	Vagão para transporte de animaes . . .	2	6.000 a 10.000	4.000 a 8.100	8
	v	» » » » mercadorias . .	15	10.000	7.355	8
	t	» » » » » . .	14	10.000	5.000 a 5.500	8
	q	Dormitorios do pessoal do lastro	1	7.000	5.000	8
			33			

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1906

[illegible] — RAMAL DE BARRA MANSA											
[illegible]	[illegible]	[illegible] em 31 de dezembro			[illegible]				[illegible]		[illegible]
		[illegible]	1905	1906	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
b	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
bd	2	—	2	2	—	—	—	—	2	3	
d	1	—	1	1		—	—	—	—	—	
h	2		2	2				—	2	3	
q	3	—	3	3	—	—	—	—	1	1	
t	14	—	14	14	—	—	—	—	[illegible]	14	
v	19	—	19	19	—	—	—	—	[illegible]	19	
Totaes	—		[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	21	[illegible]	

Relação dos reparados para o total dos carros . . . . 63,7 %

Idem das reparações para o total de carros. . . . . 84,8 %

Quantidade de carros e vagões e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro dos annos de 1905 e 1906 (Ramal de Barra Mansa)

DESIGNAÇÃO	1905		1906		DIFFERENÇA RELATIVA A 1905	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros de passageiros	4	213	4	213	—	—
Vagões para transporte de animaes . . .	2	[illegible]	2	[illegible]	—	—
Vagões abertos para materiaes	14	T 140	14	T 140	—	—
Vagões fechados para mercadorias	14	T 121	14	T 121	—	—
Totaes	[illegible]	—	34	—	—	—

Resumo do movimento de carros e vagões no anno de 1906 nas seguintes linhas — Ramaes de Barra Mansa, Linha Auxiliar, ramal de S. Paulo (Jacarehy a Norte) e linha do Centro (Lafayette a Contria) e ramaes de Minas e Ouro Preto.

Bitola de 1m,00. Extensão das linhas em trafego em 31 de dezembro de 1906

SERIES	EXISTENCIA EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÃO NO STOCK			DIFFERENÇA PARA + E — NO STOCK	NUMERO		OBSERVAÇÕES
	Nas officinas em reparação	1905	1906	Augmento: Novos	Augmento: Transformados	Baixa		De carros reparados	De reparações correspondentes	
Estado.	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
a	—	11	13	1	1	—	+ 2	2	3	1 Restaurante do Norte, transformado em banheiro e 1 reconstruido nas Officinas e omittido no stock de 1905.
b	9	42	42	—	—	—	—	24	33	
bd	5	22	24	—	2	—	+ 2	17	27	2 Transformados da serie — b de Lafayette e omittidos no stock de 1905.
d	8	37	35	—	—	2	— 2	24	28	2 Demolidos.
f	—	4	4	—	—	—	—	3	3	
ff	—	7	8	1	—	—	+ 1	6	10	1 Construido no deposito de Lafayette
or	1	4	4	—	—	—	—	4	4	
g	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
h	8	56	54	—	—	2	— 2	27	35	2 Baixas por inutilisados.
j	—	1	1	—	—	—	—	1	2	
l	1	9	9	—	—	—	—	7	11	1 Baixa por inutilisado.
m	—	6	2	—	—	4	— 4	—	—	
n	—	10	10	—	—	—	—	5	6	
oo	2	17	16	—	—	1	— 1	12	14	
ot	2	32	32	—	—	—	—	6	6	
p	4	18	18	—	—	—	—	8	14	
q	1	19	15	—	—	4	— 4	1	1	4 Demolidos.
t	10	174	177	4	—	1	+ 3	86	92	4 Novos construidos no Norte e 1 baixa.
v	15	282	262	—	—	20	—20	149	157	20 Baixas por inutilisados.
z	—	1	1	—	—	—	—	1	1	
Restaurante . . .	—	1	—	—	—	1	— 1	—	—	Transformado em banheiro e passou a ser da serie—a.
Soccorro	—	3	3	—	—	—	—	—	—	
Tanque.	—	—	1	1	—	—	+ 1	—	—	Construido em Lafayette de um vagonete do carregar pedras.
Dormitorio do lastro	1	2	2	—	—	—	—	—	—	
Guindaste. . . .	—	3	3	—	—	—	—	—	—	
Totaes. . .	67	761	7[illegible]	7	3	35	—25	383	447	

Relação dos reparados para o total de carros. . . . . 51,83 %

Idem das reparações para o mesmo total . . . . . 60, 5 %

Quantidade e lotação disponivel dos carros e vagões em 31 de dezembro de 1905 e 1906. Bitola de 1m,00

DESIGNAÇÃO	1905		1906		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1905	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	12	. . . .	11	. .	— 2	—
Carros de passageiros	101	4[illegible]	101	45[illegible]	. . . .	— 27
Carros de correio, bagagem, etc.	15	79 T	16	[illegible]	+ 1	+ 3
Vagões para transporte de animaes	58	817 T	56	931	— 2	— 14
Vagões abertos para materiaes	261	[illegible] 2 T	259	[illegible]	— 2	— 21 T
Vagões fechados para mercadorias	305	[illegible]	284	3[illegible]2	— 21	— 290
Vagões e carros diversos	10	. . . .	10	. .	. . . .	—
Totaes	761	—	749	—	— 2[illegible]	—

2º — Tracção

Percurso das locomotivas

SECÇÕES	EM SERVIÇO		TOTAL
	DO TRAFEGO	DO LASTRO	
Bitola de 1,60 m:			
Suburbios	944.768	. . . . .	944.768
Secções. 1ª	886.856	83.135	969.991
2ª	547.281	29.376	576.657
3ª	524.516	24.347	548.863
4ª	468.201	38.837	507.038
5ª	1.008.109	96.014	1.104.123
Ramaes. S. Paulo	1.774.498	105.105	1.879.603
Porto Novo	154.632	21.075	175.707
Santa Cruz	293.109	15.945	309.054
Paracamby	26.280	. . . . .	26.280
Manobras	518.615	. . . . .	518615
Total em 1906	7.146.865	413.831	7.560699
» » 1905	6.965.618	309.809	7.276427
Differença para mais	180.247	104,025	284.272
Bitola de 1,00 m (Lafayette):			
6ª Secção	907.496	107.308	1.014.804
Ramal de Bello Horizonte	53.019	. . . . .	53.019
» » Ouro Preto	93.171	48.091	141.262
Manobras	51.148	. . . . .	51.148
Total em 1906	1.104.834	155.399	1.260.233
» » 1905	1.027.335	84.186	1.115.521
Differença para mais	77.499	71.213	144.712
Bitola de 1,00 m (Norte):			
Suburbios	58.400	. . . . .	58.400
Jacarehy a Norte	477.554	76.593	554 147
Manobras	78.236	. . . . .	78.236
Total em 1906	614.190	76.593	690.783
» » 1905	849.081	73.446	922.527
Differença para mais	. . . . .	3.147	. . . . .
» para menos	234.891	. . . . .	231.744
Bitola de 1,00 m (Linha Auxiliar):			
1ª Secção	122.453	36.464	158.917
2ª »	63.943	48.661	112.604
Manobras	24.624	. . . . .	24.624
Total em 1906	211.020	85.125	296.145
» » 1905	201.172	71.650	272.822
Differença para mais	9.848	13.475	23.323
Bitola de 1,00 m (Oeste de Minas):			
Ramal de Angra	12.696	8 740	21.436
» » Lavras	11.648	14.600	26.248
Total em 1906	24.344	23.310	47.684
» » 1905	22.727	25.260	47.987
Differença para mais	1.617	. . . . .	. . . . .
» » menos	. . . . .	1.920	303

O quadro seguinte mostra o numero de locomotivas que entraram em serviço e seu percurso total e medio annual nos annos de 1900 a 1906, comprehendendo nesse numero as locomotivas de bitola de 1m,60 e 1m,00 (Lafayette, Norte, Linha Auxiliar e Barra Mansa) e as que fizeram manobras nas estações:

PERCURSOS	1900		1901		1902		1903		1904		1905		1906	
	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros
10.000 a 10.000 . .	16	45.[illegible]	23	110.074	30	148.705	2[illegible]	131.377	32	114.545	1[illegible]	95.251	17	86.400
10.001 » 20.000 . .	32	48[illegible].262	21	15[illegible]	25	[illegible].472	[illegible]	22.80[illegible]	41	170.18[illegible]	5	73[illegible].932	47	695.740
20.001 » 30.000 . .	33	800.131	45	1.1[illegible]	47	1.161.281	48	1.2[illegible]5.952	43	1.0[illegible]	5[illegible]	1.0[illegible]3.615	64	1.021.521
30.001 » 40.000 . .	77	2.692.101	6[illegible]	2.213.09[illegible]	[illegible]	2.0[illegible]1.051	51	1.98[illegible].776	57	1.977.[illegible]3	60	2.084.611	63	2.231.865
40.001 » 50.000 . .	5[illegible]	2.2[illegible]	47	2.1[illegible]	47	2.041.[illegible]1	67	2.[illegible]87.201	73	3.331.[illegible]0	6[illegible]	2.[illegible]0.310	58	2.605.870
Superior a 50.000 .	32	1.091.[illegible]0	3[illegible]	1.7[illegible]	4[illegible]	2.271.01[illegible]	3[illegible]	6.819.80[illegible]						
50.001 a 60.000 . .	....	.....	....	.....	....	.....	....	....	[illegible]	2.[illegible]07.71	4[illegible]	2.[illegible]1.[illegible]	[illegible]	1.[illegible]5.357
Superior a 60.000 .	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	....	....	.....	10	6[illegible]5.7[illegible]2
Totaes . . .	240	7.077.804	211	7.[illegible]1.2[illegible]	2[illegible]0	8.0[illegible]2.131	2[illegible]0	8.[illegible]2.03[illegible]	282	9.225.669	281	9.[illegible]31.284	2[illegible]	9.855.5[illegible]
Percurso méd. annual	. .	33.210	. .	32.671	. .	32.3[illegible]	. .	32.675	. .	32.711	. .	[illegible].27[illegible]	. .	33.035

Percurso dos vehiculos

Os carros e vagões percorreram em 1906, no serviço do Trafego, 124.801.276 kilometros; mais 4.399.998 kilometros do que em 1905, a saber:

BITOLAS	SERVIÇO DO TRAFEGO		DIFFERENÇAS	
	1906	1905	MAIS	MENOS
1,60	101.989.571	101.845.782	1[illegible].789	
1,00 — Lafayette	11.452.134	11.507.133	. . . .	54.699
1,00 — Norte	7.0[illegible].80[illegible]	10.213.8[illegible]	. . . .	[illegible]205.047
1,00 — Linha Auxiliar	1.[illegible]	1.[illegible]2.165	. .	2[illegible]3.265
1,00 — Barra Mansa	151.265	163.408	. . . .	12.143
	124.801.276	128.132.641	. . . .	. . . .

Comparando-se os percursos das locomotivas em serviço do Trafego, nos annos de 1900 a 1906, exceptuando-se as machinas de manobras com os percursos correspon-

dentes dos carros e vagões no mesmo serviço, e respectivamente para cada uma das linhas de 1,60 e 1,00, resulta que para uma locomotiva-kilometro, corresponde:

Bitola de 1m,60 (carros-kilometros):

Em 1906	15,83
» 1905	16,30
» 1904	14,99
» 1903	11,59
» 1902	11,32
» 1901	11,50
» 1900	11,14

Bitola de 1m,00 (Lafayette) carros-kilometros:

Em 1906	10,86
» 1905	11,85
» 1904	9,82
» 1903	6,77
» 1902	6,95
» 1901	6,15
» 1900	5,89

Bitola de 1m,00 (Norte) carros-kilometros:

Em 1906	13,07
» 1905	13,08
» 1904	10,98
» 1903	7,60
» 1902	8,09
» 1901	8,15
» 1900	8,20

Bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar) carros-kilometros:

Em 1906	6,10
» 1905	6,97
» 1904	5,59
» 1903 (3 mezes)	2,75

Bitola de 1m,00 (Barra Mansa) carros-kilometros:

Em 1906	6,21
» 1905	7,19
» 1904 (7 mezes)	3,83

De 1903 em diante houve rectificação no percurso kilometrico dos carros na bitola de 1m,60 e nas linhas da bitola de 1m,00.

Comparando-se o percurso dos vehiculos com o percurso das locomotivas por especie de trem, resulta o seguinte quadro, que mostra o numero médio de carros correspondentes a uma locomotiva-kilometro, nos trens de suburbios, viajantes do interior e de cargas, em todas as secções da Estrada:

SECÇÕES E RAMAES	TRENS			
	SUBURBIOS	VIAJANTES	MIXTOS	CARGAS
Secções . . 1a	17,4	9,7	20,2	27,0
2a	. . . .	10,0	21,6	22,3
3a	. . . .	9,1	18,7	29,1
4a	. . . .	8,9	13,7	23,0
5a	. . . .	7,[illegible]	13,6	16,7
Ramaes . . de S. Paulo	. . . .	9,2	14,9	17,1
» Porto Novo	. . . .	8,0	13,2	4,5
» Santa Cruz	. . . .	9,5	21,1	31,6
» Paraacamby	. . . .	. . . .	2,9	
6a Secção	. . . .	4,6	13,0	15,2
Bello Horizonte	. . . .	7,9	8,2	2,1
Ouro Preto	. . . .	2,3	7,8	13,7
Jacareby a Norte	3,1	7,1	22,2	15,9
Linha Auxiliar	. . . .	1,9	6,5	2,3
Ramaes de Angra	. . . .	1,1	5,3	
Lavras	. . . .	3,0	7,8	

Consumo de combustivel e lubrificantes

Nos dois ultimos annos o consumo de combustivel e lubrificantes e de estopa nas locomotivas foi:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . . .	Locomotiva-kilometro	129.973.841	3.708:624$837	45.327	25:111$132
	Carros	. . . . .	. . . . .	60.287	33:575$855
	Total em 1906	129.973.841	3.708:624$837	105.614	58:711$287
	» » 1905	128.644.974	3.149:093$125	131.196	78:171$062
	Differença para mais.	1.328.867	559:531$712	—	—
	» » menos	—	—	25.672	19:759$777

ANNOS	DESIGNAÇÃO	OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . . .	Locomotivas	649.223	117:383$836	74.855	45:629$579
	Carros	359.412	65:019$549	33.664	20:523$633
	Total em 1906	1.008.635	182:403$385	108.519	66:153$212
	» em 1905	977.660	255:351$789	115.209	69:386$554
	Differença para mais.	30.975	—	—	—
	» » menos	—	72:958$404	7.690	3:233$342

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . . .	Locomotiva-kilometro	7.071.490	201:14$344	4.576	2:541$919
1905 . . .	» »	5.5[illegible]3.1[illegible]3	134:564$[illegible]13	5.193	3:110$504
	Differença para mais	1.568.327	66:41[illegible]$531	—	—
	» » menos	. . . .	. . . . .	617	568$[illegible]85

		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . . .	Locomotiva-kilometro	40.991	7:107$339	6.[illegible]	4:141$546
1905 . . .	» »	1.179	8:051$361	5.461	3:276$000
	Differença para mais.	9.812	. . . . .	1.341	8[illegible]$546
	» » menos	. . . .	941$022		

No trecho da bitola de 1m,60, os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro :

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMA	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . . .	Locomotiva-kilometro .	15,565	443	0,004	2	0,078	14	0,008	1
1905 . . .	» » .	15,786	386	0,007	4	0,077	20	0,009	5
	Differença para mais. .	. . . .	57	. . . .	. . .	0,001			
	» » menos .	0 221	. . .	0,003	2	. . . .	6	0,001	1
1906 . . .	Vehiculo-kilometro . .	. . . .	. . .	0.0004	0,26	0,0027	0,49	0,0002	0,15
1905 . . .	» » . .	. . . .	. . .	0,0005	0,30	0,0026	0,69	0,0002	0,13
	Differença para mais .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	0,0 01	. . .	. . . .	0,02
	» » menos .	. . . .	. . .	0.0001	0,04	. . . .	0,20		

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . .	Locomotiva-kilometro	11,466	323	0,005	3	0,060	10	0,007	4
1905 . .	» »	11,928	2 1	0,009	5	0,067	17	0,009	5
	Differença para mais	. . . .	3[illegible]						
	» » menos	0,462	. . .	0,004	2	0,007	7	0,002	1

No trecho da bitola de 1m,00 (Lafayette), os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . . .	Locomotiva-kilometro	10,464	$300	0,005	$003	0,059	$008	0,009	$005
1905 . . .	» »	10,062	$245	0,009	$006	0,058	$01	0,009	$005
	Differença para mais. .	0,339	$055	. . . .	. . .	0,001			
	» » menos.	. . . .	. .	0,004	. . 3	. . . .	4		
1906 . . .	Vehiculo-kilometro . .	. . . .	. . .	0,0003	0,33	0,0046	$000,8	0,0002	$00,2
1905 . . .	» » .	. . . .	. . .	0,0001	0,25	0,0031	$01,8	0,0002	$00,1
	Differença para mais .	. . . .	. . .	0,0002	0,8	0,0015	. . .	. . . .	$000,1
	» » menos.	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	$001,0		

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906.	Locomotiva-kilometro.	7,035	$202	0,007	004	0,059	$010	0,012	$007
1905.	» »	4,698	$114	0,012	$007	0,050	$012	0,011	$006
	Differença para mais.	2,337	$088	. . .	. .	0,009	. .	0,001	$001
	» » menos	. .	. .	0,005	$003	. . .	$002		

No trecho da bitola de 1m,00 (Jacarehy a Norte) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906.	Locomotiva-kilometro	10,203	290	0,001	1	0,055	10	0,008	5
1905.	» »	9,005	220	0,001	1	0,054	11	0,009	5
	Differença para mais	1,198	070	. . .	. .	0,001			
	» » menos	. . .	. .	. . .	. .	. . .	1		
1906.	Vehiculo-kilometro.	. . .	. .	0,0001	0,1	0,0018	0,3	0,0001	0,1
1905.	» »	. . .	. .	0,0001	0,1	0,0018	0,4	0,0001	0,1
	Differença para menos	. . .	. .	. . .	. .	. . .	0,1		

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVAO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906. . . .	Locomotiva-kilometro.	5,415	157	0,00001	$0 07	0,042	0,7	0,061	6
1905. . . .	» »	9,646	234	0,00008	$0004	0,041	013	0,009	0,05
	Differença para mais	. . .	. . .	. . .	. . .	0,001	. .	0,052	1
	» » menos	4,231	77	0,00007	$0008	. . .	006		

No trecho da bitola de 1m.00 (Linha Auxiliar), os consumos foram os seguintes, por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro :

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906 . .	Locomotiva-kilometro	[illegible],174	$272	0,010	$005	0,039	$007	0,008	$005
1905 . .	» »	[illegible]85	$212	0,019	$011	0,043	[illegible]010	0,012	$007
	Differença para mais	. . . .	$[illegible]0						
	» » menos. . . .	7,[illegible]11	. .	0,009	$006	0,004	$003	0,004	0,002
1906 . .	Vehiculo-kilometro	. . . .	. .	0,[illegible]10	[illegible]005	0,003[illegible]	[illegible]7	0,00[illegible]	[illegible]02
1905 . .	» »	. . . .	. .	0,0010	$[illegible]	0,0035	[illegible]0[illegible]	0,[illegible]	$0[illegible]4
	Differença para mais. . . .	. . . .	. .	. . . .	. .	0,0001			
	» » menos. . . .	. . . .	. .	. . .	[illegible]001	. . . .	[illegible]002	0,0002	$002

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906	Locomotiva-kilometro	7,[illegible]43	$220	0,[illegible]09	[illegible]005	0,031	$005	0,007	$004
1905	» »	7,600	$186	0,015	[illegible]008	0,034	$005	0,0[illegible]	$007
	Differença para mais	0,043	[illegible]034						
	» » menos.	. . .	. . .	0,0[illegible]6	$003	0,0[illegible]	[illegible]	[illegible]2	[illegible]

No trecho da bitola de 1m,00 (Barra Mansa), os consumos foram os seguintes, por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906. . . .	Locomotiva-kilometro.	8,991	$264	0,010	$005	0,033	$006	0,017	$010
1905. . . .	» »	11,737	$207	0,018	$011	0,038	$009	0,023	$014
	Differença para menos	2,746	$023	0,008	$006	0,005	$003	0,006	$004
1906. . . .	Vehiculo-kilometro.	. . .	. . .	0,0001	$008	0,0009	$017	0,0002	$012
1905. . . .	» »	. . .	. . .	0,0002	$001	0,0007	$018	0,0001	$008
	Differença para mais	. . .	. . .	. . .	$007	0,0002	. .	0,0001	$004
	» » menos	. . .	. . .	0,0001	. . .	. . .	$001		

Serviço do lastro

ANNO	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1906. . . .	Locomotiva-kilometro.	7,171	$205	0,005	$003	0,033	$006	0,010	$006
1905. . . .	» »	6,309	$155	0,009	$005	0,021	$005	0,010	$006
	Differença para mais.	0,862	$050	. . .	. . .	0,012	$001		
	» » menos	. . .	. . .	0,004	$002				

Serviço de manobras por conta do trafego

BITOLAS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1m,60 e 1m,00	Locomotiva-kilometro.	12,469	$355	0,005	$003	0,062	$011	0,007	$004
	Total médio em 1903	12,469	$355	0,005	$003	0,062	$011	0,007	$004
	» » » 1905	12,550	$307	0,008	$053	0,066	$017	0,009	$005
	Differença para mais	—	$048	—	—	—	—	—	—
	» » menos.	0,81	—	0,003	$050	0,004	$006	0,002	$001

O consumo total de carvão em kilogrammas por locomotiva-kilometro de 1901 a 1906, foi o seguinte:

ANNOS	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITOLA DE 1m,00 (NORTE)		BITOLA DE 1m,60 (LINHA AUXILIAR)		BITOLA DE 1m,00 (O. DE MINAS)	
	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO
1901.	96.930.057	15,333	8.011.250	10,065	6.653.061	8,093	—	—	—	—
1902.	104.228.231	16,053	8.284.520	10,052	6.568.042	8,471	—	—	—	—
1903.	109.710.705	16,171	8.834.622	10,348	7.365.530	9,646	656.192	10,717	—	—
1904.	112.300.956	15,599	10.030.480	10,231	7.637.550	8,971	1.683.022	9,693	252.670	11,820
1905.	112.689.129	15,486	10.625.426	9,559	8.115.500	8,795	2.291.900	8,400	426.155	8,880
1906.	115.229.122	15,210	12.538.610	9,949	6.385.080	9,243	2.503.260	8,462	386.279	8,100

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á bitola de 1m,60, de 1901 a 1906, consta do seguinte quadro:

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO — Réis
1901	731.517	333:960$720	0,115	52,8	0,010	4,9
1902	703.890	309:323$043	0.108	47,6	0,010	4,6
1903	744.609	317:064$200	0,109	46,7	0,007	3,1
1904	758.693	329:115$687	0,110	45,7	0,007	3,1
1905	686.029	220:664$179	0,094	30,3	0,006	2,1
1906	678.386	163:110$522	0,089	21.5	0,006	1,5

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á linha de 1m,00 (Lafayette), de 1901 a 1906, consta do seguinte quadro :

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO — Réis
1901	51.255	24:744$505	0,064	31,0	0,011	5,4
1902	49.556	24:174$705	0,060	25,6	0,010	4,5
1903	57.120	24:098$232	0,046	28,2	0,007	2,9
1904	67.165	31.007$707	0,058	31,6	0,007	3,2
1905	74.590	26:711$020	0,067	24,0	0,006	2,3
1906	82.644	22:851$544	0,055	18,1	0,006	1,9

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencente á linha de 1m,00 (Norte), de 1901 a 1906, consta do seguinte quadro :

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO KILOGRAMMA	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO RÉIS
1901	87.900	31:232$313	0,106	37,9	0,013	4,9
1902	76.817	30:768$872	0,099	39,6	0,013	5,3
1903	72.587	28:487$603	0,095	37,2	0,007	2,7
1904	70.695	30:6 2$073	0,083	36,7	0,007	3,2
1905	57.665	18:428$134	0,062	19,9	0,005	1,8
1906	42.273	10:497$340	0,061	15.1	0,005	1,4

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencente á linha de 1m,00 (Linha Auxiliar), de 1904 a 1906, consta do seguinte quadro :

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO KILOGRAMMAS	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO KILOGRAMMAS	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO RÉIS
1904	11,319	5:732$405	0,065	33.0	0,011	5,9
1905	19,473	7:705$859	0,071	28,2	0,013	5,4
1906	15.756	4:876$815	0,053	16,4	0,012	4,0

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencente á linha de 1m,00 (Barra Mansa), de 1905 a 1906, foi :

ANNO	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO KILOGRAMMAS	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO KILOGRAMMAS	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO RÉIS
1905	2.887	1:[illegible]3 2	0,059	8025	[illegible],017	8[illegible]07
1906	2.6[illegible]	912,320	[illegible],055	[illegible]91[illegible]	0,017	3005

O consumo de carvão por locomotiva-kilometro, nos diversos trechos da Estrada, em 1906, foi:

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO	1a secção	2a secção	3a secção	4a secção	5a secção	RAMAL DE SANTA CRUZ	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DE PORTO NOVO	RAMAL DE [illegible]	6a secção	TRONCO PRINCIPAL	RAMAL DE OURO PRETO	RAMAL DE BELLO HORIZONTE	LINHA DO NORTE	LINHA AUXILIAR 1a secção	LINHA AUXILIAR 2a secção	OESTE DE MINAS RAMAL DE ANGRA	OESTE DE MINAS RAMAL DE LAVRAS
Trens :																		
Suburbios	10,782	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	7,[illegible]				
Viagens	1[illegible],592	13,[illegible]2	9,5[illegible]	9,[illegible]	1[illegible],[illegible]2	13,91[illegible]	9,5[illegible]	10,6[illegible]	. .	. .	8,[illegible]	10,11[illegible]	7,6[illegible]	7,8[illegible]	8,170	9,45[illegible]	8,1[illegible]9	8,251
Mixtos	18,492	[illegible],303	12,991	11,[illegible]	17,05[illegible]	[illegible],0[illegible]	12,[illegible]	11,8[illegible]	11,911	10,31[illegible]	12,087	12,161	12,[illegible]0	8,5[illegible]	10,6[illegible]	8,917	9,183
Cargas	22,[illegible]	[illegible],22	13,33[illegible]	17,08[illegible]	18,92[illegible]	21,414	12,[illegible]4	11,33[illegible]	. .	11,948	11,013	8,[illegible]7	12,573	7,10[illegible]	1[illegible],877	10,180	9,500
Lastro	14,028	15,595	3,44[illegible]	12,[illegible]	7,511	13,011	12,27[illegible]	11,9[illegible]	. .	7,[illegible]18	6,101	. .	5,415	7,150	5,95[illegible]	7,6[illegible]	6,858

Despeza da conducção de trens

As despezas da conducção de trens, tanto em serviço do trafego como do lastro, comprehendendo a lubrificação dos carros, eventuaes e manobras, importaram em 6.741:212$356, durante o anno de 1906, sendo :

Em serviço do trafego :

Linha de 1m.60	5.088:387$158	
» » 1m.00 — Lafayette.	601:467$195	
» » 1m,00 — Norte.	350:620$582	
» » 1m.00 — Linha Auxiliar . . .	88:376$328	
» » 1m.00 — Oeste de Minas . . .	17:166$538	
Manobras 1m.60 e 1m.00	379:081$873	6.525:099$674

Em serviço do lastro :

Linha de 1m.60	142:347$074	
» » 1m,00 — Lafayette	35:151$405	
» » 1m.00 — Norte	13:261$006	
» » 1m.00 — Linha Auxiliar . . .	20:156$111	
» » 1m.00 — Oeste de Minas . . .	5:197$086	216:112$682
		6,741:212$356

O seguinte quadro mostra a despeza acima, tanto em material como em pessoal, referente á locomotiva-kilometro, e a sua comparação com a do anno de 1905 :

Serviço do trafego

ANNOS	NUMERO		PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO
Linha de 1,60 m:											
1906	6.628.250	104.989.571	1.818:691$495	274,3	17,3	3.269:695$663	493,2	31,1	5.088:387$158	767,5	48,4
1905	6.429.168	104.845.782	1.793:721$582	278,9	16,3	2.875:292$647	447,2	27,4	4.669:014$229	726,1	44,7
Differença para mais	199 082	143.789	24:969$913	. .	1,0	394:403$016	56,0	3,7	419:372$929	41,4	3,7
Differença para menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	4,6	—	—	—	—	—	—	—
Linha de 1,00 m (Lafayette):											
1906	1.053.686	11.452.734	241:813$602	229,4	21,1	359:653$593	311,3	31,4	601:467$195	570,7	52,5
1905	970.489	11.507.433	229:094$272	236,0	19,0	284:032$793	292,6	24,6	513:127$065	528,6	44,5
Differença para mais	83,197	. . . .	12:719$330	. .	2,1	75:620$800	48,7	6,8	88:340$130	42,1	8.0
Differença para menos. . . .	. . . .	54.699	. . . .	6,6	—	—	—	—	—	—	—
Linha de 1,00 m (Norte):											
1906	535.954	7.008.806	168:136$171	313,7	23,9	182:483$411	340,4	6,0	350:620$582	654,1	49,9
1905	773.542	10 213.853	189:658$507	245,1	18,5	211:730$766	273,7	20,7	401:399$273	518,8	39,2
Differença para mais	. . . .	. . . .	. . . .	68,6	5,4	. . . . .	66,7	5,3	. . . . .	135,3	10,7
Differença para menos. . . .	237.588	3.205 047	21:532$336	. .	. .	29:246$355	. .	. .	50:778$691	—	—
Linha de 1,00 m (L. Auxiliar).											
1906	186.395	1.198.900	31:103$263	166,8	25,9	57:273$065	307,0	47.8	88:376$328	473,8	73,7
1905	201.172	1.402.105	19:555$453	97,0	13.9	53:407$208	265.4	38.0	72:962$661	362,4	51.9
Differença para mais. . . .	. . . .	. . . .	11:547$810	69.8	12.0	3:865$857	41,6	9,8	15:413$667	111,4	21.8
Differença para menos. . . .	14.776	203.205	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linha de 1,00 m (O. de Minas).											
1906	24.316	151.2 5	9:717$901	400,4	64,4	7:448$637	304,7	49,0	17:166$538	704,4	113.4
1905	22 727	163.408	11:208$093	493.1	68,5	7:062$040	337.1	46.8	18:870$133	830,2	115,3
Differença para mais	1.617	. . . .	. . . .	. .	. .	. . . . .	. .	2.2	—		—
Differença para menos. . . .	. . . .	12.113	1:460$102	92,7	4,1	243$ 03	32 4	. .	1:703$595	125,8	1,9

Serviço do lastro

ANNOS	NUMERO DE KILOMETROS	DESPEZA			
		MATERIAL		MATERIAL	
		Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro
m Linha de 1,60:					
1906	411.834	142:347$074	345,9	142:347$074	345,9
1905	309.809	99:639$684	321,6	99:639$684	321,6
Differença para mais	101.025	42:707$390	22,3	42:707$390	22,3
» » menos	—	—	—	—	—
m Linha de 1,00 (Lafayette):					
1906	155.399	35:151$405	226,2	35:151$405	226,2
1905	84.186	12:143$448	144,2	12:143$448	144,2
Differença para mais	71.213	23:007$957	82,0	23:007$957	82,0
» » menos	—	—	—	—	—
m Linha de 1,00 (Norte):					
1906	76.593	13:261$006	171,8	13:261$006	171,8
1905	73.446	18:497$234	251,8	18:497$234	251,8
Differença para mais	3.147	—	—	—	—
» » menos	.....	8:236$228	80,0	8:236$228	80,0
m Linha de 1,00 (Linha Auxiliar):					
1906	85.125	20:156$111	173,1	20:156$111	173,1
1905	71.650	15:123$270	211,0	15:123$270	211,0
Differença para mais	13.475	5:032$841	...	5:032$841	—
» » menos	.....	.....	37,9	.....	37,9
m Linha de 1,00 (Oeste de Minas):					
1906	23.340	5:197$086	222,6	5:197$086	222,6
1905	25.260	4:409$547	174,5	4:409$547	174,5
Differença para mais	.....	787$539	48,1	787$539	48,1
» » menos	1.920	—	—	—	—

Lubrificação dos vehiculos

ANNOS	DESPEZA						
	NUMERO DE CARROS-KILOMETRO	PESSOAL		MATÉRIAL		PESSOAL E MATERIAL	
		Total	Carros-kilometro	Total	Carros-kilometro	Total	Carros-kilometro
Linha de 1m,60:							
1906	104.989.571	167:509$000	1,5	97:978$149	0,9	265:487$149	2,4
1905	104.845.782	136:682$125	1,3	119:992$133	1,1	256:674$258	2,4
Differença para mais .	143.789	30:826$875	0,2	—	—	8:812$891	—
» » menos.	. . . . .	—	—	22:113$984	0,2	—	—
Linha de 1m,00 (Lafayette):							
1906	11.452.734	12:306$500	1,0	16:042$425	1,3	28:438$925	2,3
1905	11.507.433	9:988$000	0,8	14:207$604	1,2	24:195$604	2,0
Differença para mais .	. . . . .	2:408$500	0,2	1:834$821	0,1	4:243$321	0,3
» » menos.	54.699	—	—	—	—	—	—
Linha de 1m,00 (Norte):							
1906	7.008.806	13:930$500	1,9	4:017$682	0,5	17:948$182	2,4
1905	10.213.853	19:120$500	1,8	6:827$009	0,6	25:947$509	2,4
Differença para mais. .	. . . . .	. . . . .	0,1	—	—	—	—
» » menos .	3.205.047	5:190$000	. . .	2:809$327	0,1	7:999$327	—
Linha de 1m,00 (Auxiliar):							
1906	1.198.900	2:439$500	2,0	1:949$650	1,6	4:389$150	3,6
1905	1.402.165	1:266$500	0,8	2:804$969	2,0	4:071$469	2,8
Differença para mais .	. . . . .	1:173$000	1,2	. . . . .	. . .	317$681	0,8
» » menos.	203.265	. . . . .	. . .	855$319	0,4	—	—
Linha de 1m,00 (Oeste de Minas):							
1906	151.265	1:247$250	8,2	58$944	0,3	1:306$194	8,5
1905	163.408	1:677$375	10,0	67$364	0,4	1:744$739	10,4
Differença para mais .	—	—	—	—	—	—	—
» » menos.	12.143	430$125	1,8	8$420	0,1	438$545	1,9

Serviço de manobras nas estações por conta do trafego

ANNOS	NUMERO DE KILOMETROS	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		TOTAL	
		Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro
Manobras nas linhas de 1m,60 e 1m,00	672.623	126:115$658	187,4	252:966$215	376,0	379:081$873	563,4
Total em 1906	672.623	126:115$658	187,4	252:966$215	376,0	379:081$873	563,4
» » 1905	669.835	123:252$526	184,0	226:188$384	337,6	349:440$910	521,6
Differença para mais	2.788	2:863$132	3,4	26:777$831	38,4	29:640$963	41,8
» » menos	—	—	—	—	—	—	—

3º — Officinas e depositos diversos

Reparação de locomotivas

Durante o anno fizeram-se 421 reparações em 298 locomotivas, conforme os quadros seguintes, onde se acham discriminadas segundo a importancia das reparações, em grandes as que passaram de 3:000$; em médias as que excederam de 1:000$, e em pequenas as comprehendidas entre 1:000$ e 300$ e segundo o typo e o local em que ellas foram executadas:

ANNOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO			DEPOSITOS		
	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
1906	42	36	46	97	136	64
1905	47	36	29	81	136	59
Differença para mais.	. . . . .	. . . . .	17	16	. . . . .	5
» » menos	5					

Locomotivas da bitola de 1m,60

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	70	654:375$740	37:996$765	14:762$321	120	241:580$511	103:980$612	20:819$055
Cargas.	38	301:721$379	16:399$250	7:404$872	66	152:528$420	51:065$982	8:435$823
Mixtos.	6	43:250$640	1:491$719	1:375$195	17	3:383$449	14:456$691	3:242$064
Machina-tenders .	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2	4:246$857	1:793$874	—
	114	999:347$768	55:886$734	23:542$388	205	401:739$337	171:297$159	32:496$942

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Lafayette)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	2	. . . . .	. . . . .	1:596$145	13	41:091$572	8:138$315	1:447$018
Cargas.	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	32	73:215$067	35:897$748	3:549$624
Mixtos.	—	—	—	—	—	—	—	—
Machina-tenders .	—	—	—	—	—	—	—	—
	2	. . . . .	. . . . .	1:596$145	45	114:306$639	44:036$563	4:996$642

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Norte)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	10	57:847$708	2:290$22 2	1:538$202
Cargas.	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	14	70:2[illegible]$573	12:553$013	557$701
Mixto	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2	. . . . .	. . . . .	
Machinas-tenders .	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	4:241$743	2:701$540	
	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	27	132:333$024	17:634$824	2.125$996

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	2	. . . . .	1:230$163	838$313	6	6:824$357	9:266$929	
Cargas.	1	. . . . .	2:191 819	. . . . .	3	13:657$655	. . . . .	635$000
Mixto	4	. . . . .	3:288$313	646$242	5	. . . . .	2.623$271	2:318$015
	8	. . . . .	6:714$795	1:484$555	14	20:482$012	11:890$200	2:953$015

Locomotivas da bitola de 1,m00 (Oeste de Minas)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	—	—	—	—	3	—	3:434$569	—
Total. . .	—	—	—	—	3	—	3:434$569	—

As reparações constantes destes quadros importam em . . . . . 2.056:904$253

As executadas em 1905 attingiram a . . 1.847:032$268

A média geral destas reparações por locomotiva foi em:

1906 . . . . . 6:902$363

1905 . . . . . 4:760$392

Comparadas as despezas realisadas em 1906 com as reparações das locomotivas no Engenho de Dentro e nos depositos da Locomoção com as importancias respectivas em 1905, resulta o seguinte :

	Pessoal	Material	Total
1906.	1.295:176$104	799:695$643	2.094:871$747
1905.	1.198:697$694	670:351$655	1.869:049$349
Differença para mais. .	96:478$410	129:344$988	225:822$398

O quadro seguinte refere-se á despeza total das reparações das locomotivas desde 1901 e das importancias de reparações por locomotivas tendo percorrido mais de 100 kilometros, e a média por locomotiva-kilometro :

ANNOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO	PERCURSO KILOMETRICO	IMPORTANCIA DAS REPARAÇÕES	POR LOCOMOTIVA	POR KILOMETRO
1901	243	7.939.236	1.8[illegible].003$301	7.654$710	249,4
1902	250	8.092.141	1.979.2[illegible]$572	7:917$067	244,5
1903	270	8.163.2[illegible]	1.81[illegible]$555	6.990$215	243,9
1904	282	9.925.0[illegible]	1.977.276$124	7:011$018	244,3
1905	281	9.631.281	1.869.049$349	6.651$117	194,0
1906	298	9.855.544	2.094:871$747	7.029$770	212,5

Reparação de locomotivas no anno de 1906

Officinas do Engenho de Dentro — Bitola de 1m,60

TYPOS	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS		LIGEIRAS	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
Passageiros . . .	373:455$189	280:924$551	14:924$161	24.048$641	6:283$849	8:178$472	11:272$924	11.685$587
Cargas	187:703$300	144.018$979	5:886$815	10:511$445	1:126$498	3:278$714	7:723$815	7:499$616
Mixtos	28.806$473	14.444$475	5718237	9.084$82	—	1:375$195	954$451	645 035
Machina-tenders. .	—	—	—	—	—	—	255$905	202$796
Totaes . .	589:964$662	409:383$406	20.581$206	35.475$52[illegible]	10.41[illegible]$07	13.132$381	2[illegible]:206$607	20:027$034

Depositos de S. Diogo, Baurú, Entre Rios e Palmyra — Bitola de 1m,60

TYPOS	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS		LIGEIRAS	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
Passageiros . . .	168:241$016	73:369$495	69:371$034	24:609$578	15:191$281	5:627$774	1:657$653	—
Cargas	105:243$622	47:281$798	31:727$196	10:733$786	6.288$962	2:147$461	782$624	—
Mixtos	2:461$240	922$209	10:325$820	4:130$871	2:885$632	756$402	208$688	—
Machina-tenders. .	4:114$365	132$492	1.381$305	412$560	—	—	—	—
Totaes . .	280:030$243	121:708$994	112:805$355	38:491$504	24:365$805	8:131$637	5.648$975	—

Deposito de Lafayette — Bitola de 1m,60

TYPOS	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS		LIGEIRAS	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
Passageiros . . .	24:878$332	16:213$240	6:230$887	1:907$928	2:299$725	743$438	—	—
Cargas.	48:391$617	24:823$480	18:056$267	17:841$481	2:262$454	1:257$470	—	—
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes . .	73:269$949	41:033$720	24:287$154	19:749$409	4:561$879	2:030$908	—	—

Deposito do Norte — Bitola de 1m,00

TYPOS	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS		LIGEIRAS	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
Passageiros . . .	37:631$314	20:166$791	1:342$692	917$540	1:223$924	314:278	276$790	246$485
Cargas.	44:838$708	25:554$865	8:750$795	3:802$217	491$184	96:640	—	—
Mixtos.	. . . .	. . . .	1:7[illegible]$880	1.02[illegible]$760	—	—	—	—
Machina-tenders .	3.098$671	1:403$059	—	—	—	—	—	—
Totaes . .	85:[illegible]$606	46.7[illegible]	11:858$3[illegible]	5.776$456	1:715$108	410$898	276$790	246$485

Deposito de Portella (Linha Auxiliar)

TYPOS	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS		LIGEIRAS	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
Passageiros . . .	4:728$512	2:[illegible]$[illegible]	6:013$184	4:1[illegible]2$908	185$[illegible]0	6:2[illegible]3$763	—	
Cargas	9:029$021	4:628$633	882$273	1:300$[illegible]46	576$575	59$3[illegible]	—	—
Mixtos	. . . .	. . . .	3:311$135	2:5[illegible]8$949	2:221$731	7[illegible]9$[illegible]6	—	—
Totaes . . .	1[illegible]:757$533	6:7[illegible]:[illegible]7[illegible]	10:2[illegible]$[illegible]02	8:305$403	2:9[illegible]6$846	1[illegible]:[illegible]$021	—	—

Deposito de Barra Mansa

	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS		LIGEIRAS	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
Passageiros. . .	. . . .	. . . .	2:57[illegible]$331	761$230	. . . .	. . . .	158$400	37$22[illegible]

Observações — As reparações de Locomotivas são classificadas em grandes reparações quando passam de 3:000$, medias entre as que excedem de 1:000$, pequenas de 300$ a 1:000$ e ligeiras as menores de 300$000.

Reparação de carros e vagões

O numero de carros e vagões reparados nas Officinas do Engenho de Dentro, em 1906, foi:

Carros de viajantes, correio, bagagem e chefe de trem . .	82
» » mercadorias e diversos	1.037
Total	1.119

Em 1905 tinha sido:

Carros de viajantes, correio, bagagem e chefe de trem . .	125
Vagões de mercadorias e diversos	1.025
Total	1.150

Com a reparação de carros e vagões nas Officinas do Engenho de Dentro, estações e diversos depositos, despenderam-se durante o anno de 1906 . . . . . 2.576:714$716

tendo sido respectivamente a despeza em 1905 . . . . 2.233:848$904

ou mais em 1906 . . . . . 342:865$812

Comparando com as importancias de 1905 e discriminadas por pessoal e material, foram as seguintes as importancias das reparações dos carros e vagões nos dois annos:

Officinas do Engenho de Dentro, depositos e estações

	Pessoal	Material	Total
Em 1906	1.124:124$096	1.452:590$620	2.576:714$716
» 1905	969:705$760	1.264:143$144	2.233:848$904
Mais em 1906. . .	154:418$336	188:447$476	342:865$812

ou separadamente nas Officinas do Engenho de Dentro :

	Pessoal	Material	Total
Em 1906	888:871$721	1.336:541$102	2.225:412$823
» 1905	603:746$110	1.150:699$202	1.754:445$312
Mais em 1906. . .	285:125$611	185:841$900	470:967$511

Depositos e Estações

	Pessoal	Material	Total
Em 1906	235:252$375	116:049$516	351:301$891
» 1905	365:959$650	113:443$942	479:403$592
Mais em 1906	.....	2:605$576	.....
Menos em 1906	130:707$275	.....	128:101$699

Divididas as despezas de carros e vagões pelas especies de vehiculos teremos:

Para carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem .	979:493$394
Vagões de mercadorias e diversos.	1.597:221$322
	2.576:714$716

As quotas das despezas com as reparações dos vehiculos executadas nas Officinas do Engenho de Dentro, em 1906, foram:

Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem . . .	882:780$471
Vagões de mercadorias e diversos.	1.342:632$352
	2.225:412$823

As quotas foram respectivamente ás correspondentes em 1905 :

	Superior
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem . .	179:034$361
Vagões de mercadorias e diversos	191:933$150

As quotas das despezas com a reparação de carros e vagões nas Officinas do Engenho de Dentro subdividem-se pelos vehiculos das linhas de 1m.60 e 1m,00 do seguinte modo :

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,60	BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)	BITOLA DE 1m,00 (NORTE)	BITOLA DE 1m,00 (L. AUXILIAR)	BITOLA DE 1m,00 (O. DE MINAS)	TOTAL
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem	782:484$890	575$120	486$568	3:052$401	—	786:593$97[illegible]
Vagões de mercadorias e diversos	1.200:774$870	375$180	2:443$075	2:964$732	—	1.206:557$857
	1.983:259$760	950$300	2:929$643	6:017$133	—	1.993:156$836

As quotas das despezas com a reparação de carros e vagões nos depositos e estações distribuem-se do seguinte modo :

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,60	BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)	BITOLA DE 1m,00 (NORTE)	BITOLA DE 1m,00 (L. AUXILIAR)	BITOLA DE 1m,00 (O. DE MINAS)	TOTAL
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem	100:295$581	50:467$913	33:470$369	8:544$491	116$031	192:894$415
Vagões de mercadorias e diversos	111:857$482	173:937$112	48:356$607	16:724$195	9:788$069	390:663$465
	212:153$063	224:405$055	81.826$976	25:268$686	9:904$100	583:557$880

As médias por vehiculos das importancias das reparações executadas nas Officinas do Engenho de Dentro para carros e vagões na bitola de 1m,60 foram:

	1906	1905
Carros de viajantes, chefe de trem, correio e bagagem.	9:542$498	4:430$053
Vagões de mercadorias e diversos	1:157$931	1:171$403

4º — Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio

O total do custeio, comprehendidas reparação e reconstrucção do material rodante, conducção de trens em serviço do trafego, importou:

Em 1906	11.082:547$070
» 1905	10.031:528$265
Mais	1.051.018.805

A despeza de 1906 decompõe-se do seguinte modo:

Reparação de locomotivas	2.094:871$747
» » carros e vagões	2.576:714$716
Conducção de trens.	6.146:017$801
Despezas geraes e de escriptorio. . . .	264:942$806
	11.082:547$070

Estas despezas comparadas com as correspondentes do anno de 1905 dão as seguintes differenças:

	Para mais
Reparação de locomotivas	225:822$398
» » carros e vagões	342:865$812
Conducção de trens.	470:644$449
Despezas geraes e de escriptorio. . . .	11:686$155

As unidades de trabalho especificadas e as despezas dos dois annos de 1905 e 1906 dão os seguintes coefficientes:

	1906	1905
Despeza total do custeio. . . .	11.082:547$070	10.031:528$265
Por kilometro da Estrada em trafego	6:542$235	6:207$628
» trem-kilometro	1$492	1$356
» locomotiva-kilometro . . .	1$124	1$194
» vehiculo-kilometro	$038, 8	$078, 2

Estes coefficientes comprehendem os resultados reunidos dos trechos das bitolas de 1m,60 e 1m,00, e separando-se para cada uma das bitolas, teremos:

Bitola de 1m,60:

Despeza total do custeio.	9.308:905$721	8.434:036$331
Por kilometro da Estrada em trafego. .	10:712$204	9:070$450
» trem-kilometro	1$584	1$496
» locomotiva-kilometro	1$231	1$311
» vehiculo-kilometro	$088, 6	$080, 4

Bitola de 1m,00 (Lafayette):

Despeza total do custeio.	991:758$569	788:875$895
Por kilometro da Estrada em trafego. .	2:110$124	2:007$317
» trem-kilometro	1$085	$934
» locomotiva-kilometro	$787	$812
» vehiculo-kilometro	$086, 5	068, 5

Bitola de 1m,00 (Norte):

Despeza total do custeio.	587:994$320	637:611$538
Por kilometro da Estrada em trafego .	6.322$519	6:856$038
» trem-kilometro	1$275	$883
» locomotiva-kilometro	$851	$824
» vehiculo-kilometro	$083, 8	$962, 4

Bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar):

Despeza total do custeio.	163:187$624	139:000$520
Por kilometro da Estrada em trafego .	971$171	832$338
» trem-kilometro	$999	$791
» locomotiva-kilometro	$551	$690
» vehiculo-kilometro	$136, 1	$099, 1

Bitola de 1m,00 (O. de Minas):

Despeza total do custeio.	30:700$836	32:003$981
Por kilometro da Estrada em trafego .	323$166	336$884
» trem-kilometro	1$406	1$495
» locomotiva-kilometro	$643	1$408
» vehiculo-kilometro	$202, 5	$195

5º — Obras novas do material rodante

O total da despeza por conta desta verba elevou-se a 2.018:826$732, que se distribue pelas linhas de 1m,60 e 1m,00 do seguinte modo:

Linha de 1,m60	1.972:839$653
» » 1m.00	45:987$079
	2.018:826$732

Sendo estas importancias respectivamente representadas pelos seguintes despachos e material adquirido:

Bitola de 1m,60:

Construcção de dois carros de passageiros de 1ª classe da serie B	15:500$110
Idem de 10 carros da serie JJ.	16:204$440
Idem de um carro de inspecção	17:619$110
Preparo de um carro aberto para transporte de residuos.	907$627
Montagem de 25 carros da serie N e fornecimento do material competente, cujo custo sahiu no relatorio de 1905	41:854$788
Custo de 30 vagões da serie H e respectivos trucks fornecidos pela Companhia Edificadora	252:000$000
Custo de 20 vagões serie H e respectivos trucks fornecidos pela mesma companhia	166:000$000
Custo de 15 carros de 1ª classe, da serie B, fornecidos pela mesma companhia . .	426:610$000
Custo da reconstrucção completa de seis carros de 2ª classe, sobre trucks typo americano serie D, fornecidos pela mesma companhia.	114:000$000
Modificação das portas e augmento na espessura das correntes de segurança de 25	
Transporte	1.050:696$075

Transporte	1.050:696$075
vagões com estrados de aço fornecidos por Norton Megaw & Cª.	1:435$000
Montagem de locomotivas fornecidas por Norton Megaw & Cª de ns. 22 a 30,33 a 36,41 a 44.	27:153$612
Custo de 17 locomotivas, sendo nove de passageiros e oito de carga, typo «Consolidation», fornecidas por Norton Megaw & Cª	871:760$000
Descarga das mesmas.	14:228$190
Conclusão da montagem de duas locomotivas do typo ten-Wheel ns. 17 e 18, fornecidas por Norton Megaw & Cª cujo custo está no relatorio de 1905.	3:753$901
Conclusão da montagem de quatro locomotivas de ns. 37 a 40, fornecidas por Norton Megaw & Cª cujo custo está no relatorio de 1905.	2:327$884
Importancia restante da descarga das quatro locomotivas «Consolidation» ns. 37 a 40, adquiridas em 1905 e fornecidas por Norton Megaw & Cª.	1:484$991
	1.972:839$653
Bitola de 1m,00 (Lafayette):	
Construcção de carros da serie ff em continuação.	4:936$060
Montagem de carros da serie nn em continuação	3:510$157
Installação de freios de ar em carros da serie oo em continuação	1:000$638
Transformação do carro restaurante para carro leuleiro	2:362$347
Transporte	11:809$202

Transporte	11:809$202	
Installação de gaz Pintsch nos carros de passageiros	274$754	
Custo de seis cadeiras duplas para o carro banheiro.	600$000	
Materiaes diversos para illuminação a gaz Pintsch em 51 carros, fornecidos por Behrend Schimidt & Comp.	32:665$784	44:749$740
Bitola de 1m,00 (Norte) :		
Construcção de seis carros da serie t e seis ditos da serie v em continuação . .	1:232$825	
Transformação da construcção de um carro de inspecção em continuação . . .	4$514	1:237$339
		45:987$079

6° — Augmento das officinas do Engenho de Dentro e dos depositos

Com o augmento das officinas do Engenho de Dentro e dos depositos e suas ferramentas, despendeu-se em 1906 a quantia de 255:423$140, que foi levada á conta de capital e consta dos seguintes trabalhos :

Officinas do Engenho de Dentro

Aterro e collocação de novas linhas . .	9:020$065
Collocação dos canos e registros de incendio.	2:253$645
Continuação da construcção do guindaste electrico no novo armazem. . . .	7:541$436
Montagem de novos tornos na officina de torneiro	22:817$878
Augmento do carretão da nova officina de limadores.	4:900$516
Construcção de prateleiras no novo armazem de freios	3:960$218
Construcção da plataforma do novo armazem de lubrificantes.	1:364$302
Transporte	51.858$060

Transporte	51:858$060
Importancia da 1ª prestação, conforme a clausula 11ª do contrato de 14 de maio de 1906, para construcção de um edificio destinado a deposito de lubrificantes, em continuação: contratantes E. Sissenere e A. By.	11:760$000
Importancia da 2ª prestação e ultima do mesmo edificio	17:640$000
Extraordinarios na clausula 4ª do mesmo contrato e autorizados pelo engenheiro fiscal para construcção do mesmo edificio . .	23:952$070
Custo de uma caixa contendo collecções de desenhos em panno de tela, fornecidas por Norton Megaw & C.ª	815$500
Custo de quatro caixas contendo uma machina para fazer e furar arruellas com motrizes, fornecida por Norton Megaw & C.ª . .	5:864$155
Custo de tres apparelhos Pile mumidos de pharol Root, fornecidos por Norton Megaw & C.ª	490$800
Custo de um ventilador Root n. 2 . . .	994$748
Descarga do mesmo.	58$031
210 volumes contendo machinas, compressor de ar, elevadores pneumaticos e mais accessorios para a installação de ar comprimido.	16:444$464
Descarga dos mesmos. Fabrica The Chicago Pneumatic Tool & C.	109$915
Custo de dois guindastes a vapor para o serviço de carvão para suspender duas toneladas.	11:887$576
Descarga dos mesmos	129$395
Melhoramentos nas officinas	150$940
	142:072$654

Bitola de 1m,60 :

Melhoramentos diversos nos depositos . . .	16:315$580
Continuação da desmontagem do guindaste velho e montagem do novo na carvoeira da estação de Belém	36$810
Assentamento de uma nova forja na estação Central.	115$903
Uma balança patente, capacidade de tres toneladas, para o deposito de S. Diogo . .	60$000
Uma balança decimal da força de 25 kilos, com os competentes pesos de 50 grammas até 5 kilos, para o deposito de Cachoeira.	36$000
Montagem de um torno no deposito de S. Diogo.	255$725
Um apparelho de ar comprimido preparado pelo deposito do Norte para o da Barra . .	1:067$437
Uma forja de campanha para a estação Maritima.	70$000
Uma forja de campanha para o deposito de Entre Rios.	77$000
Installação do encanamento de ferro zincado de 50m/m de diametro para o abastecimento da caixa de alvenaria installada no morro do Pinto, junto ao deposito de S. Diogo.	3:150$000
	21:184$455

Bitola de 1m,00 (Lafayette):

Installação de um pequeno motor, uma machina de furar, uma dita de aplainar, serra de fita, serra circular e tupia . . .	3:375$826
Um apparelho de ar comprimido, preparado pelo deposito do Norte	1:181$559
Installação de um pequeno motor na officina de serraria	49$815
Transporte	4:607$200

Transporte	4:607$200
Uma forja de campanha.	70$000
Importancia de materiaes, sendo cal de pedra, cimento, manilhas, tijolos de alvenaria, telhas, madeiras e outros materiaes para o deposito de Sete Lagôas (em construcção)	60:640$526
Melhoramentos no deposito.	1:388$645
	66:706$371

Bitola de 1m.00 (Norte):

Um apparelho automatico	202$105
Uma machina pneumatica de moldar cepos e os respectivos accessorios	44$200
Custo de um apparelho de aplainar quadrantes, denominado « Calculante », fornecido por F. Balthazar	1:000$000
	1:246$305

Bitola de 1m.00 (linha Auxiliar):

Melhoramentos no deposito.	500$000
Uma forja de campanha e um forno de 1da.	56$000
Uma balança romana Conteville para o peso maximo de 1.000 kilos.	295$000
Importancia de materiaes, sendo: tijolos de alvenaria, manilhas, cal de pedra, folhas de zinco, madeiras e outros materiaes para construcção do novo deposito em Portella	23:082$355
	23:933$355

Bitola de 1m.00 (Oeste de Minas):

Melhoramentos no deposito.	280$000

Resumo:

Officinas do Engenho de Dentro	142:072$654
Bitola de 1m,60.	21:184$455
Transporte	163:257$109

Transporte	163:257$109
Bitola de 1m,00 (Lafayette)	66:706$371
» » 1m,00 (Norte)	1:246$305
» » 1m,00 (linha Auxiliar)	23:933$355
» » 1m,00 (Oeste de Minas) . . .	280$000
	255:423$140

Fornecimento a diversos

A importancia da despeza total com o fornecimento a diversos elevou-se, em 1906, a 771:427$689

Esta importancia distribue-se do seguinte modo:

Diversas divisões da Estrada	729:927$227
Ministerio da Guerra	12:996$169
» do Exterior	1:168$400
Palacio Presidencial.	26:849$013
Commissão fiscal das Obras do Porto . . .	200$000
Estrada de Ferro do Rio do Ouro. . . .	212$800
» » » » » das Flores . . .	74$080
	771:427$689

7° — Officinas

Fundição de ferro e bronze

Fundiram-se em ferro 40.728 peças, pesando 477.214 kilos, que importaram em 149:892$625, sendo esta importancia inferior em 2:375$006 á correspondente de 1905, tendo sido, porém, superior o peso em 84.303 kilos ao do anno referido.

O preço médio do ferro foi de 314 rs. por kilogramma, ou menos 73 rs. que seu correspondente em 1905.

Fundiram-se em bronze 15.011 peças, pesando 55.063k,300 grs., que importaram em 118:025$187 á correspondente de 1905, tendo sido egualmente superior o peso em 302.300 ao do anno referido.

O preço médio do bronze foi de 2$146 por kilogramma, ou mais 66 réis que o correspondente em 1905.

Machinas e ferramentas

As machinas e ferramentas acham-se em estado regular.

V

Via-Permanente e Edificios

I — Extensão da linha

Em 31 de dezembro de 1905 a extensão da linha em trafego era de 1.616.352 metros; no correr de 1906 foram inauguradas no prolongamento da linha do centro as estações de Tamboril, Ozorio, Curralinho e Coutrias, ficando a linha em trafego, em 31 de dezembro de 1906, com a extensão de 1.693.772 metros.

II — Secção Technica

Nesta secção fizeram-se durante o anno 262 desenhos diversos.

Dentre os projectos representados por estes desenhos destacam-se os seguintes:

Casa para residencia do Sub-Director da Locomoção.

Idem para a do Inspector do Movimento.

Projecto de cobertura metallica para as novas officinas da Locomoção na estação do Norte.

Idem de uma nova estação em Ipiranga.

Estudo de tres ligações entre a linha Auxiliar e a Estrada de Ferro do Rio d'Ouro.

Projecto de um typo de galeria de mina.

Augmento das officinas de Entre Rios.

Idem idem de Palmyra.

Projecto de uma ponte de alma cheia para o rio Maracanã.

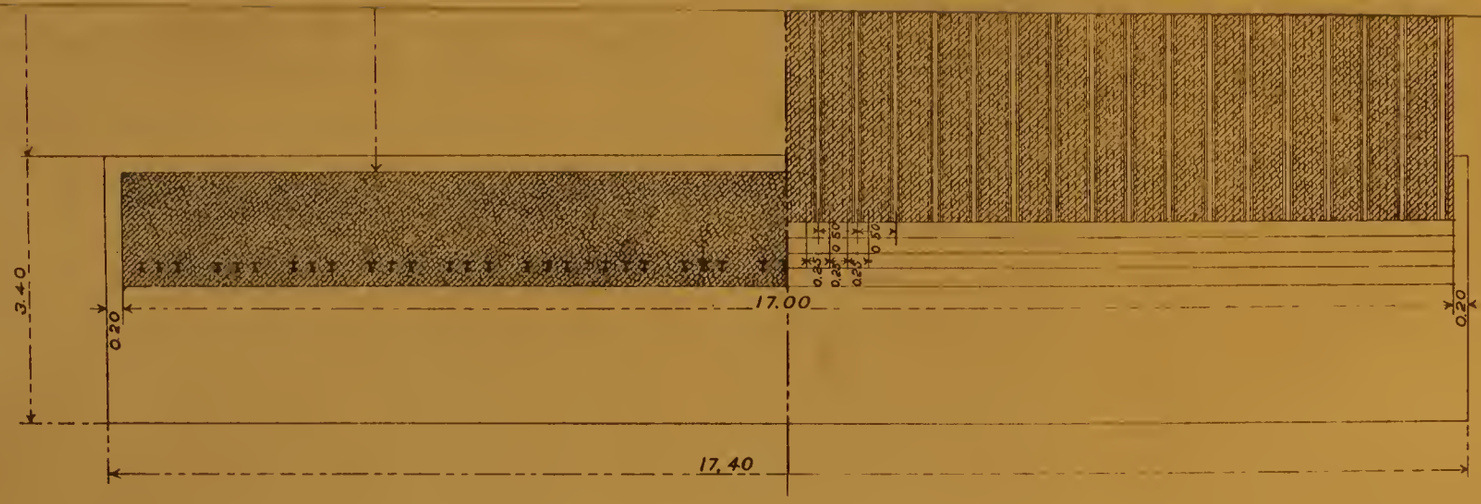
Idem de uma ponte de cimento armado sobre o rio Trapicheiro cujo calculo segue adiante.

Idem de um tunnel de cimento armado para a serra da Mantiqueira.

Idem de uma nova estação na parada Alfredo Maia, da linha Auxiliar.

Esboço de uma nova estação Central.

Foram tambem estudados e redigidos cadernos de encargo para o fornecimento de superstructuras metallicas e para cimento.

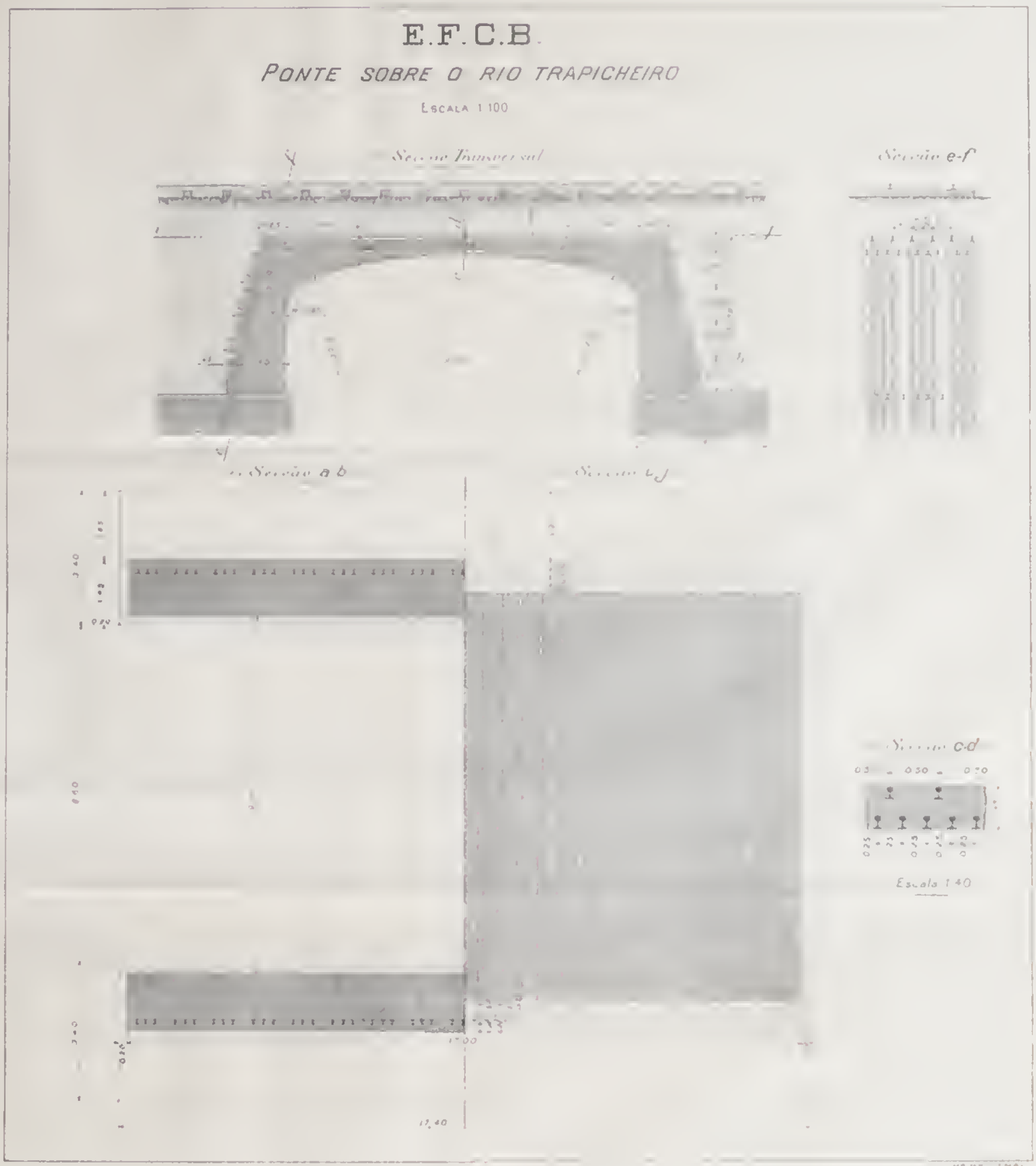


IMP. NACIONAL

E.F.C.B.

PONTE SOBRE O RIO TRAPICHEIRO

ESCALA 1:100



III — Ponte de cimento armado sobre o Trapicheiro

Para a passagem da linha elevada sobre o rio Trapicheiro, foi projectada uma ponte de cimento armado, calculado como viga recta engastada em pegões, tambem do mesmo material.

O methodo de calculo, então empregado, differindo essencialmente do applicado aos muros de arrimo mencionados no passado Relatorio, cabe aqui desenvolvel-o antes de entrar em assumpto.

Quando uma viga trabalha á flexão o conjugado resistente occupa, numa secção determinada uma posição perfeitamente definida pelas deformações apresentadas pela viga. O conhecimento, pois, das leis segundo as quaes estas deformações teem logar, permitte a determinação deste conjugado e de sua posição na secção considerada, qualquer que seja a posição inicial supposta ao conjugado de flexão, pois este, conservando o seu valor absoluto se deslocará na secção de accôrdo intimo com o modo de distribuição dos esforços no material.

Isto posto, supponha-se uma viga de cimento armado tendo uma secção $\Omega = bh$ e armada á extensão com uma área ωf de ferro. Designemos por p_f o trabalho do ferro, sendo R_c e R_e as taxas de trabalho maximo do concreto á compressão e á extensão.

Supponhamos, para iniciar, que o conjugado de flexão $(F, -F)$ occupe uma posição tal que o esforço de compressão actue a 2/3 da altura da viga e o de extensão na altura da armadura inferior: o que dá a vantagem de poder considerar na parte inferior da viga a acção de uma unica força e portanto suppôr que o esforço ahi, no concreto, seja o transmittido pelo ferro ou vice-versa. Então $\frac{p_f}{Re} = \frac{EE}{EE_1} = \mu$ o $R_e = \frac{p_f}{\mu}$.

Supponha-se, ainda mais, que os coefficientes de elasticidade do concreto, á extensão e á compressão, sejam iguaes; o que não tem nenhum inconveniente, pois são realmente muito pouco differentes.

Pode-se agora determinar as relações que ligam entre si os coefficientes maximos do trabalho.

Então, se o ferro trabalha a p_f absorverá um esforço $\omega_f p_f$ e transmittirá ao concreto a força $F' = F - \omega_f p_f$. O concreto acha-se então sob a acção de duas

forças contrarias e designaes (F) e ($F - \omega_f p_f$) ou á sua resultante ($\omega_f p_f$). Distribuindo estes esforços sobre toda secção Ω, pela lei do trapesio vem:

$$R_{c\,max} = \frac{4F}{\Omega} - \frac{2\omega_f\, p_f}{\Omega}$$

$$R_{e\,max} = \frac{4F}{\Omega} - \frac{4\omega_f\, p_f}{\Omega} = \mu\, p_f$$

d'onde,

$$R_c - R_e = \frac{2\omega_f\, p_f}{\Omega}$$

Os coefficientes de trabalho maximo se achram assim ligados, entre si pelas relações:

$$(1)\ R_e = \mu\, p_f$$

$$(2)\ R_c = p_f\,(\mu +)\,\frac{2\,\omega_f}{\Omega}$$

Para exprimir a altura da viga em funcção do momento M de flexão, teremos:

$$M = F \times \frac{2}{3}\,h$$

Ora,

$$F = \frac{\Omega\,(2\,R_c - R_e)}{4} = \frac{bh\,(2R_c - R_e)}{4}$$

d'onde,

$$M = \frac{bh^2}{6}\,(2\,R_c - R_e)$$

$$(3)\ h = \sqrt{\frac{6\,M}{(2\,R_c - R_e)\,b}}$$

A area metallica tambem póde ser expressa em funcção das outras quantidades. Sendo:

$$(R_c - R_e) = \frac{2\,\omega_f\, p_f}{\Omega}$$

$$(4)\ \omega_f = \frac{\Omega}{2\,p_f}\,(R_c - R_e) = \frac{bh}{2\,p_f}\,(R_c - R_e)$$

Essas formulas servem para o caso de ser a viga armada unicamente á extensão; no caso, porém, della ser tambem armada á compressão facil se torna determinar as formulas soccorrendo-nos de um artificio. Seja a armadura á compressão representada pela área ω'_f de ferro.

Pode-se considerar o momento M de flexão como composto de dois momentos: um M, actuando sobre a armadura superior e parte da armadura inferior, e outro M', actuando sobre o concreto e o resto da armadura inferior. Chamando

então $p'_f = f\,\mu R_c$ o esforço sobre a armadura superior por unidade de superficie, vem :

$$M = M' + M'' = \omega'_f\, p'_f\, h + \frac{(2\,R_c - R_a)}{6}\, bh^2$$

d'onde :

$$(3')\ h = \frac{-3\,\omega'_f\, p'_f \pm \sqrt{9\,\omega'_f\, p_f + 6\,M\,b\,(2\,R_c - R_a)}}{(2\,R_c - R_a)\,b}$$

$$(4')\ \omega_f = \frac{bh}{2\,p_f}\,(R_c - R_a) + \frac{\omega'_f\ p'_f}{p_f}$$

O emprego destas formulas não é ainda sufficiente para admittir como calculada uma viga de cimento armado ; necessario se torna ainda verificar como ella trabalha ao cisalhamento, quer longitudinal, quer transversal. Este ultimo exige apenas o conhecimento do esforço cortante na secção considerada ; e o esforço por unidade de superficie obtem-se dividindo-se este esforço cortante pela área de concreto augmentada pela área do ferro ; é necessario então verificar se as áreas em contacto permittem a transmissão dos esforços entre o concreto e o ferro, e no caso negativo augmentar esta área de modo que a transmissão se faça perfeitamente.

Quanto ao cisalhamento longitudinal, este tem o valor maximo na fibra neutra, mas o seu papel mais serio é ao longo da armadura onde póde attingir valor tal que destrua a adherencia entre os materiaes. Se considerar-se uma fibra qualquer, de largura — b, — situada a distancia — y — da fibra neutra, o cisalhamento por unidade de superficie entre duas secções feitas na viga e distantes entre si de — dx — será

$$R_{cis} = \frac{Q - Q'}{bdx}$$

sendo Q e Q' as reacções desenvolvidas sobre a fibra pelas outras fibras mais distantes da fibra neutra nas duas secções consideradas.

Chamando R e R' os trabalhos, por unidade de secção transversal, nas duas secções feitas, vem :

$$R_{cis} = \frac{\int_y^l (R - R')\,bdy}{bdx} = \frac{(m - m')\int_y^l by\,dy}{bdx}$$

porque $R = my$, considerando nós a deformação como plana. Suppondo b constante e a secção rectangular e sendo $m = \frac{R_c}{l}$ e $m' = \frac{R'_c}{l}$ infinitamente pouco differentes como pertencendo a secções infinitamente visinhas teremos :

$$R_{cis} = \frac{dm}{dx} \cdot \frac{(l^2 - y^2)}{2}$$

Ora, sendo $m = \frac{Rc}{l}$ tirando de (3) e de (4) o valor de R_c vem:

$$R_c = \frac{6M}{bh^2} \left[1 - \frac{2 \mu \omega_f}{\Omega + 4 \mu \omega_f} \right]$$

então:

$$dm = \frac{6\, dM}{lbh^2} \left[1 - \frac{2 \mu \omega_f}{\Omega + 4 \mu \omega_f} \right]$$

e d'ahi:

$$R_{is} = \frac{6\, d\, M}{2\, dx} \left[1 - \frac{2 \mu \omega_f}{\Omega + 4 \mu \omega_f} \right] \frac{l^2 - y^2}{lb\, h^2}$$

sendo

$$\frac{dM}{dx} = T \text{ (esforço cortante)}$$

vem:

$$R_{is} = \frac{3\, T}{lbh^2} \left(l^2 - y^2 \right) \left[1 - \frac{2 \mu \omega_f}{\Omega + 4 \mu \omega_f} \right] \quad (5)$$

que é o cisalhamento por unidade de superficie.

Feito este ligeiro exordio, entremos em materia.

A ponte sobre o Trapicheiro tem o vão de $9^m,0$ e trabalhará com uma sobrecarga fixa de $1^m,0$ de altura de terra, collocada ahi com o fim de diminuir tanto quanto possivel as vibrações produzidas pela passagem dos trens. A sobrecarga do trem de prova é de 3.700 kilog. por m^2. Suppondo uma carga constante de 3.000 kilogs. por m^2 sobre a ponte os esforços maximos e minimos ahi são por m^2 e 6.700 kilogs. e 3.000 kilogs.

O concreto escolhido deve ser o de maxima compacidade afim de evitar vazios nocivos numa secção determinada, vazios estes que perturbariam a distribuição regular dos esforços na viga, concorrendo assim, lenta mas progressivamente para a destruição da adherencia do material. A areia geralmente empregada na Estrada e a pedra britada aqui obtida permittem, na maioria dos casos, prever um concreto cujo traço em volume é 1: 2: 5.

O seu coefficiente de elasticidade é de 80.000 kilog. por c/m^2 e a carga de ruptura de 190 kilogs. por c/m^2 no fim de 28 dias.

As armaduras metallicas são constituidas por trilhos B, vergalhões de 5/8 e arame de $3^m/_m$ de diametro, sendo ainda permittido o emprego dos arcos de barril (feitos geralmente de excellente ferro e tendo a secção de $30^m/_m{}^2$) para augmentar a adherencia entre os materiaes. Os trilhos B são de aço duro e tem uma carga de ruptura de 7500 kilog. por c/m^2. Os vergalhões rompem-se com 3500 kilogs.

por $^{c}/_{m^2}$. A relação entre os coefficientes de elasticidade dá um favoravel papel ao ferro.

Com effeito :

$$\frac{R_e}{p_f} = \frac{80.000}{2.200.000} \text{ d'onde } p_f = 27,5\ R_e$$

A viga é dotada de dupla armadura no centro e de simples armadura sobre os apoios. Esta disposição permitte estabelecer continuidade nas armaduras e augmenta a elegancia da obra.

Coefficientes de trabalho — Os esforços maximos e minimos permittem estabelecer os trabalhos taxa pela formula de Seefehlner.

Então :

$$R_c = \frac{19\ 0}{4}\left(1 \pm \frac{3.000}{13.400}\right) = 37^k,05 \text{ por } {}^{c}/_{m^2}$$

Digamos 37^k por $^{c}/_{m^2}$. Adoptando para R_e o valor de 20^k por $^{c}/_{m^2}$ teremos $p^f = 550^k$ por $^{c}/_{m^2}$.

A resistencia ao cisalhamento do concreto será de $\frac{3}{4} \times \frac{20}{4} = 3^k,75$ por $^{c}/_{m^2}$.

O ferro na armadura superior trabalhará á compressão sob a taxa de $27,5 \times 37 = 1017^k,5$ por $^{c}/_{m^2}$ o que não é exagerado porque o trilho B póde trabalhar até 15^k por $^{m}/_{m^2}$ com a maior segurança.

Calculo da viga. — Determinemos agora os momentos de flexão ; são elles:

$$M_{max.} = -\frac{6700.81}{12} = -45225 \text{ kgms. sobre os apoios ;}$$

$$M_{médio} = \frac{6700.81}{24} = +22612,^{kgms}5 \text{ no centro ;}$$

$$M_{min.} = 0 \qquad \text{a } 1^m,889 \text{ dos apoios.}$$

O esforço constante maximo é de 30150^k e o minimo 16650^k no centro da viga.

As secções da viga serão agora rapidamente determinadas. Sendo $b = 1^m,0$

$$\text{nos apoios} \begin{cases} h = \sqrt{\frac{271350}{540000}} = 0^m,709 \\ \omega_f = 0^m,0109 \end{cases}$$

$$\text{no centro} \begin{cases} h = 0^m,33 \\ \omega'_f = 0^{m^2},004 \\ \omega_f = 0\ \ ,0125 \end{cases}$$

As armaduras no centro constarão então: na parte superior de um trilho B cuja área é de $0^{m^2},004$ e na parte inferior de tres trilhos do mesmo typo, dando uma área total por $^{m}/_{c}$ de ponte de $0,^{m^2}01258$.

A altura da viga no centro será de $0^m,45$, devido ás dimensões do trilho B.

Como as armaduras se prolongam para os apoios a altura ahi é de $0,^m70 + 0,225 = 0,825 = 0^m,83$; mas, para augmentar a elegancia da obra fez-se proximo aos apoios concordancia entre a viga e os pegões, o que augmentou a altura.

Sendo o esforço cortante maximo de 30150^k e o minimo de 16650^k a viga está apparelhada para resistir-lhes. Com effeito, no centro a área do cimento e a área transformada do concreto sendo de $0^{m^2},88725$ o esforço de cisalhamento, por unidade de área transformada será de $1^k,88$ (por $^m/_{m^2}$); valor este bastante abaixo da taxa assignalada.

A ligação entre materiaes está assegurada por sua forte área de contacto (cerca de 800 $^m/_{m^2}$ por $^m/_m$ de viga).

Todavia, com o intuito de augmentar esta adherencia na armadura superior, foi prevista uma armadura addicional de arcos de barril collocada sobre os trilhos superiores á razão de 7 por $^m/$. Como cada um delles tem $30^{m^2}/_{m^2}$ de secção e mergulha no concreto de cada lado $0,^m60$ transmittirá o esforço de $521,^k2$ trabalhando a $\frac{260,6}{30} = 8,^k7$ por $^c/_{m^2}$.

O esforço total transmittindo a esta armadura superior pelos arcos mencionados é de $3648,^k4$ tendo a armadura de receber ao todo 3674^k.

Nos apoios o esforço cortante é de 30150^k, considerando a área de concreto, unicamente, esta trabalhará com $\frac{30150^k}{8135} = 3^k,71$ por $^c/_{m^2}$. A adherencia tambem está assegurada.

Vejamos agora o cisalhamento longitudinal: chamando l e l' as distancias da fibra neutra ás fibras mais fatigadas pela compressão e extensão, teremos:

$$\begin{array}{ll} \text{centro.} \left\{ \begin{array}{l} l = 0^m,241; \\ \text{apoios.} \; l = 0^m,454 \end{array} \right. & \left\{ \begin{array}{l} l' = 0^m,116 \\ l' = 0^m,216 \end{array} \right. \end{array}$$

Applicando a formula (5), teremos:

$$\begin{array}{rl} \text{no centro — fibra neutra —} & R_{\text{ex.}} = 2^k,48 \text{ por } ^c/_{m^2} \\ \text{armadura —} & R_{\text{ex.}} = 1^k,75 \;\; » \;\; ^c/_{m^2} \\ \text{nos apoios — fibra neutra —} & R_{\text{ex.}} = 4^k,20 \;\; » \;\; ^c/_{m^2} \\ \text{armadura —} & R_{\text{ex.}} = 2^k,96 \;\; » \;\; ^c/_{m^2} \end{array}$$

cofficientes de trabalho esses muito favoraveis, bem que o trabalho de cisalhamento na fibra neutra sobre os apoios seja ligeiramente superior á taxa adoptada: este mesmo trabalho diminue notavelmente, prolongando-se, como foi feito, as armaduras

do centro até o apoio, o que dá ahi uma área metalica de $0^{m^2},0165$ em vez de $0^{m^2},0109$ e, portanto, favoravel para a resistencia ao cisalhamento.

Em todo caso, augmentou-se a adherencia, ahi prevendo-se por $^m/_c$ de trilho uma armadura vertical de 8 arcos de barril, mergulhando $0^m,60$ no concreto de cada lado do trilho.

Ligação com os encontros — E' necessario ver agora a ligação superior dos encontros que depende da extensão de engaste dos trilhos. Ora, os trilhos no encontro, trabalham sob uma carga total de $0^{m^2},0109 \times 5.500.000^k = 59950^k$. Sendo, porém, realmente este esforço distribuido sobre uma área de $0^{m^2},0165$, teremos cada trilho trabalhando a $3^k,63$ por $^m/_m{}^2$ ou sob a carga total de 14534^k que exige uma área de adherencia de $4145^c/_m{}^2$, ou $0^m,80$ de penetração.

Além disso, para augmentar a adherencia, todos os trilhos serão recobertos com arcos de barril em numero de 8 por $^m/_c$ de trilho. Se quizermos reduzir penetração basta augmentar a área metallica nos apoios.

Encontros — Os encontros estão sujeitos ao empuxo das terras (que no maximo é de 10.402^k e no minimo é de 3.529^k) e ao conjugado de flexão da viga sobre os apoios. No caso mais desfavoravel actuam este conjugado e o empuxo minimo das terras $Q._{min} = 3529^k$. O ponto de applicação da resultante que tem o valor de $Q._{min}$ é situado á distancia :

$$x = \frac{59950.\ 0,734 + 3529.\ 1326}{3529} = 14,^m14$$

acima do embazamento do concreto.

Para que a estabilidade fique assegurada é necessario dar a este embazamento uma extensão sufficiente. Dando-lhe $1^m,50$ de expessura a sua carga por m/c será : $3,98.1600 + 3750 = 10118^k$

$$\text{Então: } 10118\ \frac{x^2}{2} = 1,5\ M = 1,5 \times 3529 \times 14,14 = 74850 \text{ kgms}$$

$$x = \sqrt{\frac{149700}{10118}} = 3^m,85$$

dando o coefficiente de segurança de 1,5

O encontro está sujeitos aos momentos :

$M = 3529.\ 10,16 = 35854$kgm.,64 na parte superior ;

$M_1 = 3529.\ 14,14 = 49900,06$ na parte inferior, que são os momentos maximos. O esforço cortante maximo é no embazamento onde attinge 10412^k quando o empuxo é maximo.

Calculando com as formulas (3) e (4) vem :

$$\text{na parte suporior} \begin{cases} h = 0^m,63 \\ \omega_f = 0^{m^2},0090 \end{cases}$$

$$\text{na parte inferior} \begin{cases} h = 0^m,75 \\ \omega_f = 0^{m^2},0116 \end{cases}$$

Podemos collocar de cima abaixo uma armadura composta de tres trilhos B ($\omega_f = 0^{m^2},0120$) por m/c de ponte.

Os esforços de cizalhamento são ahi muito pequenos, pois o maximo cizalhamento transversal é no embazamento e por unidade de superficie não passa de $1^k,36$ (por c/m²) o cizalhamento longitudinal na fibra neutra é $1^k,85$ por c/m². Os outros ainda são menores.

Fundações e embazamento. A sondagem revelou que passada uma camada de $1^m,80$ de atterro o terreno apresentava uma de areia orçando por $2^m,50$ a $2^m,80$ de espessura e depois um marne cada vez mais duro á proporção que augmentava a profundidade. Sendo para a areia $\varphi = 21°$, no caso mais desfavoravel, a sua carga maxima sem deformação sensivel será :

$$P = 1620 \frac{[1 - t_g^4 (34°30')]}{t_g^5 (34°30')} = 8320^k \text{ por m}^2$$

O peso total da obra sobre a fundação é por m² de 22.000 k., logo teremos de utilisar o contra-empuxo. Calculando a profundidade desejada com a formula

$$h = -h_1 + \cot g \frac{\beta}{2} \sqrt{\frac{2Q}{S}} \text{ vem}$$

$$h = -2^m,32 + 3^m,6494 = 1^m,3294$$

Já lhe demos $1^m,50$ que portanto é muito sufficiente.

O embazamento está armado nos dois sentidos com um trilho de metro em metro, recoberto com oito arcos de barril por m/c com o fim de augmentar a adherencia. Com o intuito de evitar fendas no embazamento no caso de ser o assentamento da obra irregular, previo-se uma armadura inferior de trilhos Barlow collocados de $2^m,0$ em $2^m,0$. Assim ficou assegurada a estabilidade da obra.

Tunnel de cimento armado — (Kilometro 350 da Linha do Centro)

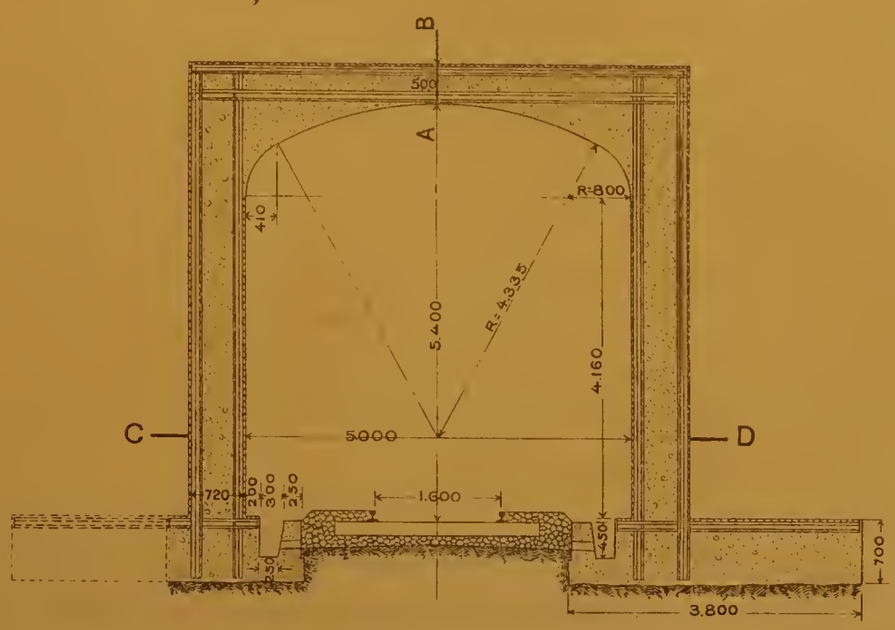
Foi calculado do mesmo modo que a ponte do Trapicheiro e delle acompanha um desenho, mostrando a sua secção e a distribuição da passagem.

E.F.C.B.

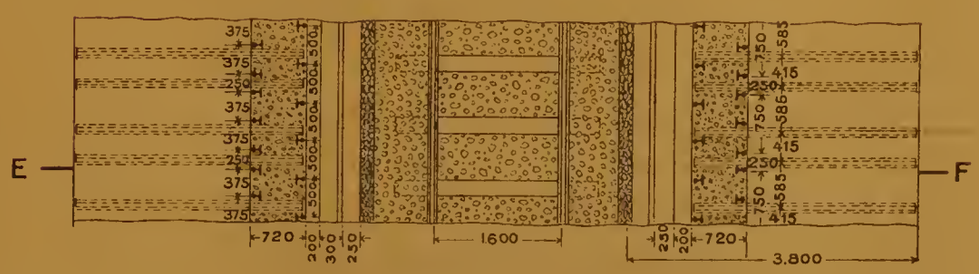
Cimento armado

3º TUNNEL NO KILOMETRO 350

Secção transversal E.F.

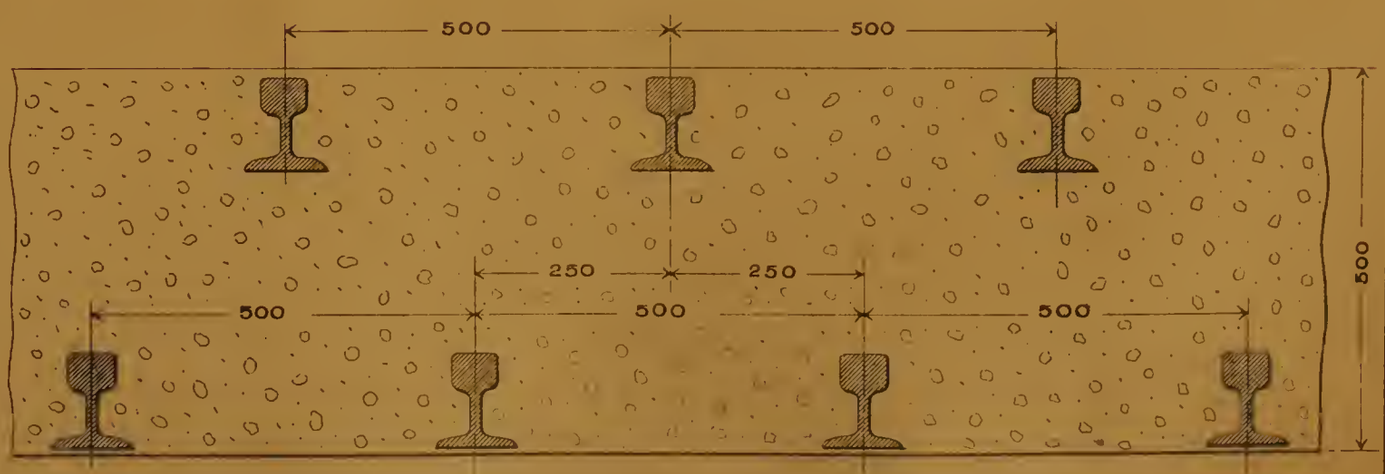


Secção C.D.



Escala - 1:100.

Secção A.B.



Escala - 1:10.

IMP. NACIONAL

IV — Cadastro da Estrada

Tendo sido em 1904 resolvido pela directoria mandar levantar o cadastro desta Estrada, foi, para esse fim, organizada uma commissão que, de accôrdo com as instrucções elaboradas na Secção Technica e approvadas pela directoria, deu começo ao serviço de campo partindo da estação Central e, proseguindo pela linha do centro, levantou tambem as plantas de todos os ramaes até Barra do Pirahy e parte da linha auxiliar.

As cadernetas de campo são semanalmente remettidas ao escriptorio de desenho e ahi construidas as plantas na escala de 1 : 1000, indicadas nellas as linhas e desvios, edificios e terrenos de propriedade da Estrada, encanamentos d'agua, obras d'arte, e etc.

Os accidentes do terreno são figurados por meio de curvas de nivel de metro em metro, de modo a servir de base a qualquer novo projecto que se queira fazer.

Até a presente data estão promptas 126 folhas que alcançam na linha do centro a estação de Rodeio, os ramaes da Maritima, Jockey-Club, Santa Cruz e Paracamby, assim como a linha circular em D. Clara.

O serviço de campo se acha actualmente em Vassouras e as plantas estão sendo impressas em autolithographia.

V — Gabinete de ensaios

Fizeram-se durante o anno 348 analyses de differentes materiaes de consumo desta e de outras divisões da Estrada, assim como de particulares que as requereram; 74 amostras dos analysados foram rejeitados; o quadro seguinte dá o movimento geral do laboratorio:

DESIGNAÇÃO	ANALYSES	REJEITADOS
Acido sulphurico	1	1
Aguas	14	5
Alvaiade	6	—
Cal	1	—
Cimento	38	13
Creosoto	2	1
Duro-Line	1	1
Graxa	10	7
Hulha	1	1
Ladrilho	2	—
Oleo de linhaça	8	4
» » banha	11	12
» » sebo	77	23
» » peixe	2	—
» » carro	1	—
» » machina	3	—
» » algodão	7	1
Secante	5	2
Tijolo	25	2
Telha	1	—
Tinta	1	1
	198	71

VI — Material fixo

Proseguiu a transformação da linha de trilhos typo B para trilhos typo C, fazendo-se este serviço nas seguintes residencias:

Na 2ª de S. Paulo	42 294,80
No Ramal de Santa Cruz	6 449,23

Dormentes

Empregaram-se na conservação e construcção de linhas e desvios 230.653 dormentes, sendo 180.543 de bitola larga e 50.110 de bitola estreita.

VII — Linhas e desvios

Proseguiu a construcção de uma 4ª linha entre Central e D. Clara, assentando-se 1510m,0 de linha com trilhos de aço typo C.

Construcção de muros nos seguintes pontos :

NA ESTAÇÃO DE S. CHRISTOVAM

Excavações	200,000 m3
Alvenaria de pedra com argamassa.	8,816 m3
» » tijolo	16,302 m3
Emboço e rebôco.	144,60 m2

ENTRE AS ESTAÇÕES DE S. FRANCISCO E ROCHA

Excavações	1280,700 m3
Alvenaria de pedra secca	779,498 m3
A'rea cimentada.	464,58 m2

NA ESTAÇÃO DO ROCHA

Excavações	340,757 m3
Alvenaria de pedra com argamassa.	455,564 m3
» » » rustica	15,180 m3
» » » tijolo	3,680 m3
Rejuntamento	49,50 m2
Emboço e rebôco.	168,00 m2

NA ESTAÇÃO DE RIACHUELO

Excavações	65,633 m3
Alvenaria de pedra secca	104,768 m3
Rejuntamento	22,80 m2

NA ESTAÇÃO DE SAMPAIO

Excavações	754,320 m3
Alvenaria de pedra secca	502,702 m3

NA ESTAÇÃO DO MEYER

Excavações	181,920 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	207,465 m3
» » » secca	18,360 m3
Emboço e rebôco	39,71 m2

NA ESTAÇÃO DE TODOS OS SANTOS

Excavações	30,200 m3
Alvenaria de pedra com argamassa . . .	55,050 m3
Rejuntamento	43,76 m2

NA ESTAÇÃO DO ENCANTADO

Excavações	57,200 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	68,650 m3

NA ESTAÇÃO DA PIEDADE

Excavações	78,720 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	125,760 m3
Rejuntamento	128,00 m2

NO KILOMETRO 9

Excavações	379,940 m3
Alvenaria de pedra secca	286,080 m3
Rejuntamento	10,69 m2

NO KILOMETRO 10

Excavações	211,400 m3
Alvenaria de pedra secca	286,080 m3
» » » com argamassa	495,228 m3
Rejuntamento	219,20 m2

NA ESTAÇÃO DE CASCADURA

Excavações	28,000 m3
Alvenaria de pedra secca	255,680 m3
Rejuntamento.	28,32 m2

NO KILOMETRO 13

Excavações	574,500 m3
Alvenaria de pedra secca	869,467 m3
Embôço e rebôco	102,00 m2

NO KILOMETRO 14

Excavações	23,800 m3
Alvenaria de pedra secca	110,916 m3

NO KILOMETRO 15

Excavações	208,800 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	440,420 m3
Área cimentada	81,00 m2

NO KILOMETRO 16

Excavações.	45,000 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	150,000 m3

NO KILOMETRO 19

Excavações	31,600 m3
Alvenaria de pedra secca.	42,730 m3

Construiram-se as seguintes vallas:

NO KILOMETRO 8

Excavações	111,150 m3
Alvenaria de pedra secca	73,260 m3

NO KILOMETRO 10

Excavações	55,200 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	126,904 m3
Area cimentada	30,00 m2

Construiram-se as seguintes plataformas:

NA ESTAÇÃO DE PRAIA FORMOSA

Excavações	34,000 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	64,650 m3
Rejuntamento	62,00 m2

NA ESTAÇÃO DE S. CHRISTOVAM

Excavações	m3 7,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 12,400
Rejuntamento	m3 13,50

NA ESTAÇÃO DA MANGUEIRA

Excavações	m3 68,516
Alvenaria de pedra secca.	m3 34,230
» » » com argamassa	m3 88,464
Cantaria	m3 9,960
Rejuntamento	m2 83,31

NA ESTAÇÃO DE S. FRANCISCO XAVIER

Excavações.	m3 36,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 125,868
Calçamento.	m2 73,68

NA ESTAÇÃO DO ROCHA

Excavações.	m3 127,590
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 133,855
» » » rustica	m3 79,800
Cantaria	m3 233,280
Rejuntamento	m2 98,70

NA ESTAÇÃO DO RIACHUELO

Excavações.	m3 148,740
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 101,130
» » » secca.	m3 61,360
» « » rustica	m3 111,510
» » tijolo.	m3 21,600
A'rea cimentada	m2 82,82

NA ESTAÇÃO DO SAMPAIO

Excavações.	m3 40,142
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 68,410

Alvenaria de pedra rustica	m3 46,605
Cantaria	m3 24,500
Emboço e rebôço	m2 41,40
Rejuntamento	m2 69,60

NA ESTAÇÃO DO ENGENHO NOVO

Excavações.	m3 113,280
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 58,880
» » » rustica.	m3 31,750
Cantaria	m3 7,380
Rejuntamento	m2 79,65

NA ESTAÇÃO DE TODOS OS SANTOS

Excavações.	m3 37,580
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 85,410
» » » secca	m3 73,420
Emboço e rebôco	m2 11,40
Cantaria	m3 13,000
Area cimentada	m2 13,80

NA ESTAÇÃO DO ENGENHO DE DENTRO

Excavações.	m3 68,320
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 64,295
» » » rustica	m3 36,000
Emboço e rebôco	m2 32,45
Rejuntamento	m2 55,95

NA ESTAÇÃO DO ENCANTADO

Excavações.	m3 210,688
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 71,278
» » » secca	m3 176,328
» » » rustica	m3 106,860
Area cimentada	m2 114,40
Cantaria	m3 153,000
Rejuntamento	m2 22,50

NA ESTAÇÃO DA PIEDADE

Excavações	$401,420^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$495,079^{m3}$
Cantaria	$205,873^{m3}$
Rejuntamento	$482,76^{m2}$
Área cimentada	$154,80^{m2}$

NA ESTAÇÃO DE CASCADURA

Excavações	$53,120^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$79,400^{m3}$
» » » rustica	$17,120^{m3}$
Área cimentada	$10,40^{m2}$
Rejuntamento	$84,00^{m2}$

NA ESTAÇÃO DE MADUREIRA

Excavações	$108,160^{m3}$
Alvenaria de pedra secca	$163,930^{m3}$
Área cimentada	$67,60^{m2}$

Assentamento de cobertas metallicas em diversas plataformas, fazendo-se:

Cobertura com telhas planas	$1.331,40^{m2}$
Pintura a oleo	$2.815,75^{m3}$

Levantamento da linha entre S. Diogo e S. Christovam

Proseguiu-se com este serviço, tendo-se feito o seguinte:

Excavações	$14.206,500^{m3}$
Muros de cimento armado	$1.948,13^{m}$
Concreto	$11.480,275^{m3}$
Estacas cravadas	1.166

Montagem de duas pontes metallicas, sendo uma de 3 vãos de 27, 24 e 27 e outra de $19^{m},0$ de vão.

Pintura a oleo	$5.914,93^{m2}$

4ª Residencia do Centro

Construcção de um desvio em Christiano Ottoni, com trilhos typo C, em 176m,0.

Ramal de Santa Cruz

Construcção de um desvio em Santa Cruz, com trilhos typo B, em 375m,60.

3ª de S. Paulo

Construcção de um desvio em Eugenio de Mello, com trilhos usados, em 450m,30.

1ª da Linha Auxiliar

Construcção de um desvio no Km. 75+820m,0 com trilhos de aço de bitola estreita, em 250m,0.

4ª de S. Paulo

ALARGAMENTO DA BITOLA

Proseguiram os trabalhos, fazendo-se :

Linha assente com trilhos typo C.	8.000,0 m
» » » » » B.	8.000,0 m
Rebaixamento da linha.	9.542,0 m
Rampamento de córtes (terra extrahida) . . .	80.983,000 m3
Reforçamento de aterros	158.983,000 m3
Lastramento da linha	12.000,0 m

Construcção o alargamento de pontes.

» » » » boeiros.

» » » » vallas.

Ramal de Ouro Preto

Alargamento da bitola de Gagé a Miguel Burnier.

Deu-se começo ao assentamento de um terceiro trilho, tendo-se feito este trabalho na extensão de 2.539m00, com trilhos typo B.

Lastro

O lastro da linha continúa a ser substituido por material de superior qualidade, principalmente por pedra britada, empregando-se no corrente anno o volume de. . . . . 46.372m3,262 desse material.

O quadro que se segue menciona o volume e especie do material empregado:

RESIDENCIAS	PEDRA BRITADA	SAIBRO	CASCALHO	TERRA
	m3	m3	m3	m3
2ª	7.113,000	—	—	—
3ª	332,360	—	332,360	410,000
4ª	9.350,000	—	—	1.390,000
5ª	10.850,000	130,000	—	9.028,000
6ª	4.624,000	2.057,078	—	5.905,000
7ª	3.156,560	28,000	4.417,640	—
8ª	2.839,000	—	2.442,000	4.507,000
9ª	327,000	1.015,000	3.211,000	14.730,000
10ª	—	—	807,000	7.772,000
Ramal de Santa Cruz	530,000	—	—	180,000
Idem de Paracamby	143,946	—	206,250	—
Idem de Bello Horizonte	—	—	1.024,000	—
1ª. de S. Paulo	1.558,266	60,000	—	5.533,000
2ª	144,780	—	—	3.464,000
3ª	—	—	—	3.144,000
4ª	—	—	—	3.970,000
Ramal de Porto Novo	1.148,000	—	—	2.959,000
Idem (4ª Secção)	1.518,800	—	—	970,000
Idem Ouro Preto	1.179,050	—	—	568,000
Idem (6ª Secção)	465,880	—	—	—
1ª Linha Auxiliar	131,000	—	—	13.992,000
2ª » »	950,620	—	—	757,000
	m3 46.372,262	m3 3.290,072	m3 12.440,250	m3 79.279,000

Pontes e pontilhões

2ª Residencia do Centro

Procedeu-se á pintura das ferragens de diversas pontes e pontilhões, fazendo-se:

Pintura a oleo	m2 427,39
» » verniz coaltar	m2 326,58

3ª Residencia do Centro

PONTE DE SANT'ANNA

Procedeu-se á reparação desta ponte, fazendo-se:

Pintura a oleo	2373,26 m2
Rebites cravados	132

4ª Residencia do Centro

PONTE DE SANTA ENGRACIA

Procedeu-se á reparação da ponte acima empregando-se 21,m3 660 de pedra apparelhada e assentaram-se novas ferragens.

5ª Residencia

PONTE DA CAIOABA

Procedeu-se á reparação desta ponte, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	2,706 m3
» » » apparelhada	105,119 m3
Rebites cravados	9

6ª Residencia

PONTE NO KILOMETRO 590 + 243,m0

Pintura com verniz coaltar	164,34 m2

7ª Residencia

PONTE NO KILOMETRO 569 + 275,m0

Pintura com verniz coaltar	412,40 m2

8ª Residencia

PONTE NO KILOMETRO 536 + 552,m0

Procedeu-se a melhoramentos nessa ponte, fazendo-se:

Excavações	17,220 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	45,855 m3
Rejuntamento	191,00 m2

PONTE DO URUBU

Alvenaria de pedra com argamassa	$68,720^{m3}$
Rejuntamento	$98,00^{m2}$

PONTILHÃO DO CORREGO GRANDE

Deu-se começo aos melhoramentos nesse pontilhão, fazendo-se:

Excavações	$11,000^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$76,500^{m3}$

PONTE NO KILOMETRO 661 + 64,^{m}0

Alvenaria de pedra com argamassa	$13,167^{m3}$
Rejuntamento	$55,00^{m2}$

9ª Residencia

PONTILHÃO NO KILOMETRO 742 + 160,^{m}0

Excavações	$26,880^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$26,683^{m3}$
Rejuntamento	$38,00^{m2}$

PONTILHÃO NO KILOMETRO 742 + 581

Excavações	$21,580^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$28,227^{m3}$
Rejuntamento	$63,25^{m2}$

PONTE DA QUININHA

Pintura com tinta incombustivel.

10ª Residencia

PONTE DO RIO PICÃO

Excavações	$26,107^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$40,527^{m3}$

Escoramento dos encontros.

PONTE NO KILOMETRO 820 + 83,^{m}0

Excavações	$110,000^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$63,230^{m3}$

1ª de S. Paulo

PONTE DOS REMEDIOS

Excavações	m3 34,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 5,760
» » » apparelhada	m3 14.197
Rebites cravados	204
Rejuntamento	m2 42,00
Pintura a oleo	m2 37,21
Alcatroamento	m2 13,72

PONTE DA DIVISA

Excavações	m3 3,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 22,378
» » » apparelhada	m3 12,614
Rebites cravados	204
Assentamento de ferragens	m2 24,00
Rejuntamento	m2 37,21
Pintura a oleo	m2 13,72

PONTE DE SURUBY

Vigas de madeira substituidas	m 58,10
Rebites cravados	3.744
Alcatroamento	m2 42,34

PONTE DE BOTAFOGO

Excavações	m3 84,280
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 94,870
» » » apparelhada	m3 96,749
» » » secca	m3 5,184
Vigas de madeira de lei substituidas	m 14,0
Rebites cravados	204
Substituição da superstructura	m2 147,00

PONTE DO MORRO GRANDE

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 4,000
» » » apparelhada	m3 12,411
Rebites cravados	204
Rejuntamento	m2 70,00

PONTE DO GOIABAL

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 2,796
» » » apparelhada	m3 6,610
Rebites cravados	204

Substituição da superstructura :

Rejuntamento	m2 15,00
Pintura a oleo	m2 50,00

2ª de S. Paulo

PONTE DO LOPES

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 36,532
» » » apparelhada	m3 1,610

PONTE DO RIO BONITO

Montagem da superstructura da ponte acima, cravando-se 2.031 rebites.

PONTE DO ITATIAYA

Excavações	m3 50,000
Concreto	m3 6,920
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 228,000

Assentamento de ferragens :

Rebites cravados	2.782
Pintura a oleo	m2 125,00

PONTE DO LAMBARY

Rebites cravados	2.027
Pintura a oleo.	m2 275,00

PONTE DOS PORTINHOS

Alvenaria de pedra com argamassa	112,500
Rejuntamento	$5,00^{m2}$

3ª de S. Paulo

PONTILHÃO NO KILOMETRO 327+409m,0

Alvenaria de pedra apparelhada	$8,745^{m3}$
Pintura a verniz coaltar	$14,72^{m2}$
Alcatroamento	$7,42^{m2}$

4ª de S. Paulo

PONTE N. 30

Assentamento de ferragens :

Rebites cravados	569
Pintura a verniz coaltar	$336,60^{m2}$

Porto Novo (4ª secção)

PONTE DE SERRARIA

Substituição de ferragens :

Rebites cravados	4.460

Ramal de Porto Novo

PONTE DE HUMAYTÁ

Alvenaria de pedra com argamassa	$13,386^{m3}$
Vigas de madeira substituidas	$60,000^{m}$
Alcatroamento	$220,00^{m2}$

Ouro Preto (6ª secção)

PONTE NO KILOMETRO 463+306m,0

Pintura a verniz coaltar.	48,72
Alcatroamento	$27,36^{m2}$

PONTE NO KILOMETRO 463+634m,0

Pintura a verniz coaltar	93,51
Alcatroamento	$51,56^{m2}$

PONTE NO KILOMETRO 471+679m,0

Pintura a verniz coaltar	m2 208,99
Alcatroamento	m2 61,50

PONTES NOS KILOMETROS 479, 481 E 483

Pintura a verniz coaltar	m2 1.650,63

1ª da Linha Auxiliar

PONTILHÃO NO KILOMETRO 75+850m,0

Excavações	m3 32,400
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11,500
» » » apparelhada	m3 0,495
» » » secca	m3 21,932
Rejuntamento	m2 22,00

PONTE NO KILOMETRO 80+725m,0

Excavações	m3 122,400
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 750,640
» » » apparelhada	m3 8,550
Rejuntamento	m2 35,00

PONTE NO KILOMETRO 79+888m,0

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 122,850
» » » apparelhada	m3 143,400
» » » rustica	m3 5,760
Rejuntamento	m2 6,90
Rebites cravados	120

2ª da Linha Auxiliar

PONTE NO KILOMETRO 163+566m,0

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 134,527
» » » secca	m3 42,000
Rejuntamento	m2 74,25

Ramal de Lavras

PONTE DA PARAHYBA

Pintura a oleo	m2 861,30

Tunneis

Proseguiu a reparação dos tunneis 1, 4, 11, 12, 13, 14, 24, dos Marmelos e Jorge Rademaker e procedeu-se ao augmento dos tunneis ns. 1 e 11.

O quadro abaixo demonstra os trabalhos executados:

NUMERO DOS TUNNEIS	EXT. RECONSTRUIDA		ALVENARIA DE PEDRA APPARELHADA	ENCHIMENTO DE PEDRA COM ARGAMASSA	ROMPIMENTO EM ROCHA
	Pé direito	Abobada			
	m		m3	m3	m3
1 (prolongamento)	7,00	—	5,560	39,415	870,480
		m	m3		m3
4	—	1,80	5,311	—	8,250
	m	m	m3	m3	m3
11	36,80	21,95	183,490	99,018	57,749
		m	m3	m3	m3
11 (prolongamento)	—	5,24	19,198	184,536	88,200
	m	m	m3	m3	m3
12	60,55	38,60	183,490	105,401	49,150
	m	m	m3	m3	
13	20,80	18,95	52,727	13,950	—
				m3	m3
14	—	—	—	3,750	17,500
		m	m3	m3	
24	—	29,98	0,300	5,452	—
		m	m3	m3	
Dos Marmelos	—	5,60	22,848	19,488	—
	m	m	m3	m3	m3
Jorge Rademaker	7,24	7,10	24,264	52,716	49,859

Boeiros

No corrente anno foram construidos, reconstruidos, prolongados e reparados os boeiros abaixo indicados :

RESIDENCIAS	BOEIROS				TOTAES
	Construidos	Reconstruidos	Prolongados	Reparados	
1ª Residencia	4	—	—	—	4
3ª »	1	—	—	7	8
4ª »	2	—	—	3	5
5ª »	3	1	—	16	20
6ª »	—	—	8	57	65
7ª »	1	—	4	1	6
8ª »	1	—	—	6	7
9ª »	5	—	2	1	8
1ª de S. Paulo	—	—	5	—	5
2ª » » »	—	—	—	13	13
3ª » » »	1	—	—	5	6
4ª » » »	1	—	—	—	1
Ramal de Porto Novo	—	1	—	—	1
» » Ouro Preto	2	—	15	—	17
2ª da Linha Auxiliar	1	—	—	3	4
Ramal de Angra	—	—	—	1	1
» » Lavras	5	4	—	—	9

Os trabalhos executados foram os seguintes :

Excavações	2.380,000 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	1.825,718 m3
» » » secca	298,545 m3
Concreto	68,960 m3
Alvenaria de pedra apparelhada	33,091 m3
» » tijolo	7,480 m3
A'rea cimentada	107,095 m2
Rejuntamento	4.853,73 m2
Alvenaria de lajões	118,540 m3

Vallas de alvenaria

Construiram-se as seguintes vallas :

3ª Residencia do Centro

NO KILOMETRO 70+574,00 m

Alvenaria de pedra secca	17,160 m3
Rejuntamento	161,142 m2

NO KILOMETRO 68+595,0 m

Excavações	8,580 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	30,210 m3
» » » secca	23,000 m3

NO KILOMETRO 73+524,00 m

Alvenaria de pedra com argamassa	3,600 m3
Rejuntamento	8,50 m2

NO KILOMETRO 76+879,0 m

Excavações	77,274 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	67,224 m3
» » » secca	30,810 m3

NO KILOMETRO 78+482

Excavações	24,750 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	25,289 m3
» » » secca	9,386 m3

5ª Residencia

NO KILOMETRO 234

Excavações.	315,750 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	120,720 m3
» » » secca.	3,000 m3
Rejuntamento	104,00 m2

NO KILOMETRO 270

Excavações	238,500 m3
Concreto	60,480 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	356,520 m3
» » » secca	571,150 m3

7ª Residencia

NO KILOMETRO 532 + 440,0 m

Concreto.	10,000 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	58,160 m3
Emboco e rebôco	40,00 m2

NO KILOMETRO 535 + 88,88 m

Excavações.	51,150 m3
Concreto	9,300 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	58,160 m3
A'rea cimentada	10,00 m2

8ª Residencia

NO KILOMETRO 595 + 270,0 m

Alvenaria de pedra com argamassa	38,200 m3

9ª Residencia

NO KILOMETRO 733 + 629,0 m

Excavações	44,880 m3
Rejuntamento	16,80 m2
Alvenaria de pedra com argamassa . . .	67,680 m3

Para escoamento da linha abriram-se vallas em terra cuja extensão consta do quadro abaixo :

RESIDENCIAS	EXTENSÃO
2ª Residencia do Centro	m 380,00
3ª » » »	m 520,00
5ª »	m 120,00
8ª »	m 595,00
9ª »	m 8.686,00
10ª »	m 1.130,00
Ramal de Bello Horizonte	m 95,00
2ª de S. Paulo	m 100,00
3ª » » »	m 25.012,00
4ª » » »	m 5.252,00
Ramal de Porto Novo	m 158,00
» » Ouro Preto	m 339,00
1ª da Linha Auxiliar	m 2.994,00
	m 45.381,00

Muros

1ª Residencia do Centro

Construcção de um muro divisorio na rua General Pedra, fazendo-se :

Excavações	m3 38,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 76,610

Reconstrucção de um muro divisorio á rua General Canabarro, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,100
» » » » tijolo	m3 29,367
Emboço e rebôco	m2 1.211,00
Area cimentada	m2 150,00

Construcção de um muro divisorio á rua das Dôres n. 1, em todos os Santos, fazendo-se:

Excavações	$110,000^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$34,420^{m3}$
» » » rustica	$21,600^{m3}$
» » » com tijolo	$15,735^{m3}$
Emboço e rebôco	$112,00^{m2}$
Área cimentada	$16,16^{m2}$

2ª Residencia do Centro

Construcção de um muro de arrimo no kilometro 42, fazendo-se:

Excavações	$238,880^{m3}$
Alvenaria de pedra secca	$836,054^{m3}$

3ª Residencia do Centro

Construcção de um muro de arrimo no kilometro 73+459,^{m}0:

Excavações	$18,080^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$119,650^{m3}$

Construcção de um outro muro de arrimo no kilometro 87 :

Alvenaria de pedra com argamassa	$119,650^{m3}$
Rejuntamento	$24,00^{m2}$

Ramal de Ouro Preto

Construiram-se 3 muros de arrimo, sendo:

Um, no kilometro 504+410,^{m}0, empregando-se 26,^{m3}232 de alvenaria de pedra com argamassa ; 71,^{m3}610 de pedra secca e fazendo 79,^{m3}488 de excavações ; um, no kilometro 505+923,^{m}0, empregando-se 161,^{m3}600 de pedra secca e fazendo-se 70,^{m3}200 de excavações e outro no kilometro 521, empregando-se 519,^{m3}780 de pedra secca e fazendo-se 103,^{m3}700 de excavações.

1ª da Linha Auxiliar

Reconstrucção de um muro divisorio na rua Francisco Eugenio:

Excavações	m3 1,200
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 4,600
Emboço e rebôco	m2 200,00
Caiadura.	m2 240,00
Area cimentada	m2 21,00

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de um muro de arrimo no kilometro 109+322,m0, empregando-se 1.332,m3500 de pedra secca e fazendo-se 276,m3000 de excavações.

Ramal de Angra

Construcção de um muro de arrimo no kilometro 10+152,m0, fazendo-se:

Excavações	m3 21,630
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 5,150
» » » secca	m3 42,000

Fossos americanos

5ª Residencia

Construcção de um fôsso no kilometro 325+350,m0, empregando-se 6,m3885 de alvenaria de pedra com argamassa.

8ª Residencia

Construcção de um fôsso no kilometro 627+278,m0, fazendo-se:

Excavações	m3 125,284
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 82,788
Cantaria.	m3 10,025
Rejuntamento	m2 163,00

Ramal de Santa Cruz

Construcção de um fôsso no kilometro 55+200,m0, empregando-se 9,m3594 de alvenaria de pedra com argamassa.

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de um fôsso no kilometro 155+986.m0, fazendo-se:

Excavações	2,989 m3
Alvenaria de pedra secca	10,040 m3

Regularisamento de banquetas

RESIDENCIAS	EXTENSÃO
4ª Residencia do Centro.	11.800,00 m
5ª »	6.500,00 m
6ª »	91.500,00 m
7ª »	1.320,00 m
8ª »	16.952,00 m
9ª »	29.200,00 m
10ª »	64.000,00 m
1ª de S. Paulo	3.198,00 m
3ª » » »	15.530,00 m
4ª » » »	74.[illegible]00,00 m
Porto Novo (4ª Secção).	18.000,00 m
Ramal de Porto Novo	10.200,00 m
Ramal de Ouro Preto.	14.715,00 m
1ª da Linha Auxiliar	42.000,00 m
	431.645,00 m

Cercas

Para garantir o leito da linha e isolal-o de terrenos particulares foram construidos 27.301m,00 de cercas de arame farpado. O quadro abaixo demonstra os trabalhos executados durante o anno:

RESIDENCIAS	EXTENSÃO DAS CERCAS		
	Construidas	Reconstruidas	Reparadas
1ª Residencia do Centro	—	—	m 106,00
2ª » » »	—	m 1.583,00	m 14.090,00
3ª » » »	m 2.415,00	—	m 2.436,00
4ª » » »	—	m 70,00	m 8.982,00
5ª Residencia	—	m 552,00	m 16.368,00
6ª »	—	—	m 25.200,00
7ª »	m 1.192,00	m 4.120,00	m 618,00
8ª »	m 2.199,00	—	m 24.297,00
9ª »	m 1.080,00	—	m 2.869,00
Ramal de Santa Cruz	—	m 3.960,00	—
1ª de S. Paulo	—	—	m 1.495,00
2ª » » »	—	—	m 25.170,00
3ª » » »	m 1.438,00	—	m 9.299,00
4ª » » »	m 5.160,00	m 1.521,00	m 25.501,00
Porto Novo (4ª secção)	—	m 210,00	m 17.665,00
Ramal de Porto Novo	—	—	m 370,00
Ouro Preto (6ª secção)	—	—	m 33.200,00
Ramal de Ouro Preto	—	—	m 4.300,00
1ª da Linha Auxiliar	m 5.075,00	—	m 1.630,00
2ª » » »	m 8.742,00	m 3.144,00	—
	m 27.301,00	m 15.170,00	m 214.176,00

Desobstrucção de vallas

RESIDENCIAS	EXTENSÃO
1ª Residencia do Centro	m 18.500,00
2ª » » »	m 31.420,00
3ª » » »	m 25.098,00
4ª » » »	m 1.600,00
5ª » » »	m 40.900,00
6ª » » »	m 88.500,00
7ª » » »	m 113.778,00
8ª » » »	m 56.955,00
9ª » » »	m 163.287,00
10ª » » »	m 13.186,00
Ramal de Santa Cruz	m 110.590,00
» » Paracamby	m 2.760,00
» » Bello Horizonte	m 15.000,00
1ª do Ramal de S. Paulo	m 15.290,00
2ª » » » » »	m 48.323,00
3ª » » » » »	m 81.805,00
4ª » » » » »	m 182.450,00
Ramal de Porto Novo	m 50.593,00
» » Ouro Preto	m 41.700,00
1ª da Linha Auxiliar	m 7.907,00
2ª » » »	m 85.038,00
	m 1.197.681,00

Rampamento de córtes

RESIDENCIAS	VOLUME	
	TERRA	PEDRA
	m3	
2ª Residencia do Centro	6.110,000	
	3m	m3
3ª » » »	29.025,300	3.730,000
	m3	
6ª » » »	9.390,000	
	m3	m3
7ª » » »	37.340,000	163,000
	m3	
8ª » » »	5.060,000	
	m3	m3
9ª » » »	10.471,000	180,000
	m3	m3
10ª » » »	3.362,000	136,000
	m3	
1ª de S. Paulo	25,000	
	m3	
2ª » » »	1.500,000	
	m3	
3ª » » »	314,000	
	m3	
4ª » » »	545,000	
	m3	
Ramal de Bello Horizonte	128,000	
	m3	
Ouro Preto (6ª Secção)	9.031,000	
	m3	
Ramal de Ouro Preto	3.701,500	
	m3	
2ª da Linha Auxiliar	11.712,000	
	m3	m3
	127.714,800	4.209,000

Remoção de terra e pedras desmoronadas

RESIDENCIAS	VOLUME	
	TERRA	PEDRA
2ª Residencia do centro	m3 30,000	
3ª » » »	m3 436,000	
4ª » » »	m3 6.320,000	m3 2.300,000
5ª » » »	m3 3.290,000	m3 1.750,000
6ª » » »	m3 1.200,000	
7ª » » »	m3 51.964,000	
8ª » » »	m3 850,000	
1ª de S. Paulo	m3 695,000	
Ouro Preto (6ª Secção)	m3 2.047,000	
Ramal de Ouro Preto	m3 9.588,500	
» » Porto Novo	m3 1.832,000	
2ª de Linha Auxiliar	m3 8.260,000	
Ramal de Angra	m3 1.944,000	
» » Lavras	m3 2.170,000	
	m3 90.625,500	m3 4.0500,00

Reforçamento de aterros

RESIDENCIAS	VOLUME DE TERRA
2ª Residencia do Centro	m3 1.130,000
3ª » » »	m3 2.290,000
4ª » » »	m3 85,000
5ª »	m3 16.306,600
6ª »	m3 12.715,000
7ª »	m3 15.050,000
8ª »	m3 3.426,000
9ª »	m3 6.408,000
10ª »	m3 3.726,000
Ramal de Paracamby	m3 56,000
1ª de S. Paulo	m3 1.420,000
2ª » » »	m3 1.880,000
3ª » » »	m3 5.592,000
4ª » » »	m3 8.778,000
Ramal de Porto Novo	m3 3.845,000
Ouro Preto (6ª secção)	m3 5.823,000
» » Ouro Preto	m3 6.183,000
1ª Linha Auxiliar	m3 140,000
2ª » »	m3 5.150,000
Ramal de Angra	m3 1.530,000
» » Lavras	m3 2.530,000
	m3 104.055,600

Roçagem de matto

RESIDENCIAS	SUPERFICIE
	m2
2ª Residencia do Centro	274.835,00
	m2
3ª » » »	21.400,00
	m2
4ª » » »	193.000,00
	m2
6ª »	280.000,00
	m2
7ª »	650.000,00
	m2
8ª »	116.000,00
	m2
9ª »	595.700,00
	m2
10ª »	120.000,00
	m2
Ramal de Santa Cruz	156.000,00
	m2
» » Bello Horizonte	30.000,00
	m2
1ª de S. Paulo	150.000,00
	m2
2ª » » »	344.000,00
	m2
3ª » » »	28.300,00
	m2
4ª » » »	1.156.544,00
	m2
Ramal de Porto Novo	1.439.000,00
	m2
Ouro Preto (6ª secção)	1.400.000,00
	m2
Ramal de Ouro Preto	256.500,00
	m2
1ª da Linha Auxiliar	377,500
	m2
Ramal de Angra	35.200,00
	m2
	7.623.979,00

Drains

6ª Residencia

Construiram-se dois *drains*, sendo um no kilometro 347+550,^{m}0, empregando-se 19^{m3},200 de pedra secca e outro no kilometro 372 empregando-se 60^{m3},000 do mesmo material.

7ª Residencia

Construiram-se tres *drains*: um no kilometro 499 + 930^{m},0, empregando-se 24^{m3},560 de pedra secca, fazendo-se 28^{m2},25 de rejuntamento; um no kilometro

529 + 964^{m},0 empregando-se 127^{m},800 de pedra secca e outro no kilometro 534 + 500^{m},0 empregando-se 26^{m3},400 de concreto, 301^{m3},400 de alvenaria de pedra com argamassa e fazendo-se 800^{m3},000 de excavações.

2ª de S. Paulo

Construiram-se dois *drains*, um no kilometro 192 + 185^{m},0 empregando-se 1^{m3},500 de pedra secca e 2^{m3},500 de alvenaria de pedra com argamassa e outro no kilometro 192 + 419^{m},0 empregando-se 51^{m3},700 de pedra secca.

2ª da Linha Auxiliar

Construiu-se um *drain* no kilometro 237, empregando-se 97^{m3},160 de pedra secca.

Ramal de Lavras

Construiram-se dois *drains*: sendo um no kilometro 19+82^{m},0, empregando-se 5^{m3},400 de alvenaria de pedra com argamassa e 0^{m3},900 de lajões, e outro no kilometro 39+680^{m},0, empregando-se 73^{m3},115 de pedra secca, 7^{m3},720 de lajões e fazendo-se 108^{m3},000 de excavações.

Diversos

Construcção de uma galeria com cimento armado no kilometro 350, a qual terá a extensão de 294^{m},0.

Rampamento de um córte (pedra extrahida) . . 94^{m3},000

Collocação de 90 trilhos.

Concreto . . . . . 307^{m3},280

Rebaixamento das cachoeiras do rio Parahybuna, fazendo-se:

Pedra extrahida . . . . . 1.860^{m3},000

Estações e dependencias

Nas estações Central, S. Diogo (estação) e S. Diogo (officinas), Maritima, S. Francisco Xavier, Riachuelo, Sampaio, Meyer, Engenho de Dentro, Encantado,

Piedade, Dr. Frontin, Cascadura, D. Clara, Madureira e Sapopemba e dependencias das mesmas executaram-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra com argamassa	21.480 m3
Emboço e reboço	25,99 m2
Alvenaria de tijolo	6,300 m3
Telhado	3.275,00 m2
Cobertura com zinco	2.647,50 m2
Área cimentada	125,60 m2
Calcamento com parallelipipedos	7.734,85 m2
Tapamento com madeira	305,87 m2
Soalho	258,66 m2
Fôrro	2,20 m2
Vidros substituidos	55
Soldas nas calhas	419
Idem nos encanamentos d'agua	1,008
Canos de chumbo	367,00 m
Idem de ferro	114,00 m
Encanamentos de manilhas para exgotto	200,00 m
Caiadura	404,00 m2
Pintura a oleo	3.894,00 m2
Idem a verniz coaltar	189,29 m2

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

CENTRAL

Construcção de uma plataforma, fazendo-se:

Excavações	99,003 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	151,500 m3
Área cimentada	51,80 m2

Construcção de uma carvoeira junto ao novo gyrador:

Excavações	155,250 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	144,982 m3
Emboço e rebôço	72,00 m2
A'rea cimentada	88,00 m2
Rejuntamento	80,00 m2

Reconstrucção da parte do edificio destruida por incendio:

Alvenaria de tijolos	m3 10,808
Paredes de frontal	m2 30,00
Emboço e rebôco	m2 442,75
Caiadura	m2 99,00
Telhado	m2 373,92
Fôrro	m2 339,00
Pintura a oleo	m2 40,00
Assentamento de calha	m 80,00
Solda nas calhas	15

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

» » venezianas na platafórma da estação.

Pintura a oleo	m2 179.40

S. DIOGO (ESTAÇÃO)

Augmento da platafórma:

Excavações	m3 14,560
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 32,560
Rejuntamento	m2 43,20

ENGENHO DE DENTRO

Procedeu-se á substituição do soalho da estação.

Concreto.	m3 69.120,000
Emboço e rebôco	m2 18,20
Ladrilho.	m2 81,92

2ª Residencia do Centro

Nas estações do Realengo, Bangú, Santissimo, Campo Grande, Paciencia, Santa Cruz e Matadouro e dependencias, fizeram-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 1,280
Emboço e rebôco	m2 144,46
Telhado	m2 3.90
Vidros substituidos	4

Caiadura	m2 35,96
Pintura a oleo	m2 1.009,25
Idem a tinta Matolin	m2 50,48
Soldas nos encanamentos d'agua	23

QUEIMADOS

Reconstrucção da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 9.625
» » » secca	m3 7.644
» » » tijolo	m3 6,720
Paredes de frontal	m2 102,42
Emboço e rebaco	m2 1.123,76
Concreto	m3 280,728
Area cimentada	m2 465,89
Ladrilho	m2 142,47
Soalho	m2 91.39
Fôrro	m2 59,89
Roda-pés	m 95,00
Vidros collocados	39
Caiadura	m2 1.183,73
Pintura a oleo	m2 937,98

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

3ª Residencia do Centro

Nas estações de Belém, Paracamby, Oriente, Serra, Palmeiras, Rodeio, Tunnel Grande, Mendes, Engenheiro Morsing, Sant'Anna, Barra e dependencias das mesmas fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 9,940
» » » secca	m3 12,212
» » » tijolo	m3 4,139
Tapamento de madeira	m2 1,00
Telhado	m2 198,00
Cobertura de zinco	m2 76,82
Emboço e rebôco	m2 35,00

Area cimentada	m2 117,17
Encanamento de chumbo.	m 41,00
Soldas nas calhas.	33
Soldas nos encanamentos.	83
Soalho.	m2 196,74
Roda-pés	m2 60,50
Vidros substituidos	120
Caiadura.	m2 3.233,22
Pintura a oleo.	m2 4.519,84
» com tinta Matolin	m2 1.116,96
» » verniz coaltar	m2 256,00

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

BELÉM

Aterro do pateo da estação, empregando-se :

moinha no volume de.	m3 274,000

PALMEIRAS

Augmento da casa do Agente, fazendo-se:

Excavações.	m2 2,238
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 0,928
» » pedra secca.	m3 2,525
» » tijolo.	m3 2,851
Emboço e rebôco	m2 57,03
A'rea cimentada	m2 12,30

4ª Residencia do Centro

Nas estações de Desengano, Alliança, Paty, Parahyba, Carlos Niemeyer, Entre Rios e dependencias das mesmas, fizeram-se os seguintes trababalhos :

Alvenaria de tijolo	m3 3.105
Área cimentada	m2 2,95
Emboço e rebôco.	m2 296,51
Soalho	m2 13,46

Roda-pés	m 15,00
Encanamento de chumbo	m 202,00
Soldas nos encanamentos	46
Vidros	30
Caiadura	m2 779.50
Pintura a oleo	m2 1.057,28
» com verniz coaltar	m2 35.00

YPIRANGA

Prosegui a construcção de uma nova estação:

Concreto	m3 1,500
Alvenario de tijolo	m3 101,250
Emboço e rebôco	m2 905,44
Calhas de cobre	m 52.95
Conductores	m 48,90
Ladrilho	m2 54,76
Cobertura com telhas planas	m2 131,37
Cobertura de zinco	m2 133.39
Solda nas calhas	20
Tapamento com madeira	m2 2,00
Area cimentada	m2 75,66
Forro	m2 56,25
Caiadura	m2 451,64
Pintura a oleo	m2 365,88

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

PARAHYBA

Construcção da plataforma da estação:

Excavações	m3 13.000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 73,885
Idem de pedra apparelhada	m3 11,385
Rejuntamento	m2 49,00

Assentamento do madeiramento da coberta.

Telhas planas.	m2 346,68

Assentamento de 14 columnas de trilhos.

Pintura a oleo	m2 231,36

VASSOURAS

Construcção de casa para o Agente:

Excavações	m3 23,588
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 89,069
Paredes de frontal	m2 217,70
Cobertura com telhas.	m2 137,84
Emboço e rebôco	m 42,62
Soalho.	m2 49,20
Fôrro	m2 83,40
Roda-pé.	m 12,0
Caiadura	m2 25,20
Pintura a oleo	m2 26,00

ENTRE RIOS

Na sala dos machinistas do novo deposito, fez-se o seguinte:

Caiadura	m 110,20

Assentamento de ferragens.

Aterro do pateo do novo deposito:

Terra empregada	m3 670,000

Assentamento de um chafariz no pateo da nova estação:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 19,792
Exgotto com manilhas de barro	m 13,60

Ladrilhamento do restaurante da estação:

Ladrilho	m2 168,84
Roda-pés	m 32,0

3ª Residencia

Nas estações de Sobragy, Barão de Cotegipe, Mathias Barbosa, Retiro, Juiz de Fóra, Dias Tavares, Chrpéo d'Uvas, Mariano Procopio, Ewbank da Camara e Palmyra e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra com argamassa	9,078 m3
Área cimentada	5,20 m2
Emboço e rebôco	159,45 m2
Telhado	1.704,52 m2
Cobertura com zinco	298,20 m2
Rejuntamento	62,40 m2
Vidros collocados	346
Calhas de cobre	50,00 m
Soldas nas calhas	196
Idem nos encanamentos d'agua	109
Soalho	70,60 m2
Roda-pés	70,40 m2
Caiadura	6.377,89 m2
Pintura a oleo	2.682,71 m2
» com verniz coaltar	450,62 m2
» » tinta Matolin	110,00 m2

JUIZ DE FÓRA

Proseguiu a construcção da nova estação, fazendo-se:

Esboço e rebôco	106,43 m3
Ladrilho	52,50 m2
Envernizamento	659,39 m2
Vidros collocados	37
Soldas nos encanamentos d'agua	40
Pintura a fresco	97,66 m2
» a oleo	2.485,06 m2
» com verniz coaltar	134,05 m2

Assentamento de esquadria e emprego de ferragens.

CONSTRUCÇÃO DE PLATAFORMA PARA A MESMA ESTAÇÃO

Concreto	m3 140,712
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 68,485
» » tijolo	m3 3,996
Área cimentada	m2 867,31
Rejuntamento	m2 76,00
Alvenaria de pedra apparelhada.	m3 65,850
Columnas de trilhos assentes	20

Assentamento de madeiramento da coberta:

Cobertura com zinco	m2 914,41
Pintura a oleo	m2 91,94

CREOSOTAGEM

Proseguiu a construcção da estação.

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 25,313
» » » secca.	m3 9,210
Concreto	m3 8,350
Área cimentada	m2 103,47
Rejuntamento	m2 208,32
Emboço e rebôco.	m2 606,66
Canos de chumbo	m 80,00
Soldas nos encanamentos.	18
Vidros collocados	62
Coberturas com telhas planas	m2 58,30
Caiadura	m2 118,25
Pintura oleo	m2 195,68

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

CHAPÉO D'UVAS

Deu-se começo á reconstrucção da plataforma da estação, fazendo-se:

Excavações	m3 1,200
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 5,922
Concreto	m3 14,940

Alvenaria de pedra secca	15,283 m3
» » tijolo	16,190 m3
Columnas de trilhos assentes	6
Área cimentada	117,00 m2
Rejuntamento	38,06 m2

Assentamento do madeiramento da coberta:

Cobertura com telhas planas	132,50 m2
Pintura a oleo	124,00 m2

MANTIQUEIRA

Construcção da coberta da plataforma:

Columnas de trilhos assentes	6
Concreto	6,300 m3
Cobertura com telhas planas	33,76 m2
Pintura a oleo	161,93 m2

6ª Residencia

Nas estações de Rocha Dias, João Ayres, Sitio, Barbacena, Alfredo Vasconcellos, Hermillo Alves, Carandahy, Herculano Penna, Pedra do Sino e Lafayette e dependencia das mesmas, fez-se o seguinte:

Concreto	13,250 m3
Área cimentada	492,50 m2
Emboço e rebôco	42,50 m2
Soalho	24,00 m2
Roda-pés	53,00 m
Telhado	320,00 m2
Encanamento de chumbo	120,0 m2
Soldas nos encanamentos	77
Vidros collocados	6
Caiadura	658,00 m2
Pintura a oleo	2.142,00 m2
» com tinta Matolin	168,00 m2

Desempeno de esquadria e emprego de ferragens.

PEDRA DO SINO

Reconstrucção da casa do Agente:

Alvenaria de tijolo	3,300 m
Emboço e rebôco	33,00 m
Soalho.	11,00 m2
Fôrro	11,00 m2

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

7ª Residencia

Nas estações de Itabira, Rapozos, Sabará, General Carneiro, Esperança e Minas e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Emboço e rebôco	6,00 m2
Soalho	12,60 m2
Coberturas de telhas planas	45,50 m2
» » zinco	72,00 m2
Canos de chumbo	35,00 m
Soldas nos encanamentos	23
Caiadura	2.682,17 m2
Pintura a oleo.	39.305,50 m2
Pintura com verniz coaltar	98,47 m2

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

SABARÁ

Augmento da casa do Agente:

Alvenaria de tijolo	13,507 m3
Emboço e reboco	144,00 m2
Tapamento de madeira	3,00 m2
Cobertura com telhas planas.	43,50 m2
Fôrro	9,42 m2
Soalho.	9,42 m2
Canos de chumbo.	25,00 m
Soldas nos encanamentos.	11
Caiadura	259,50 m2

ESPERANÇA

Augmento da estação, fazendo-se:

Excavações	m3 2,400
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 4,840
Área ladrilhada	m2 10,87
Soalho	m2 24,18
Tapamento de madeira	m2 11,16
Cobertura com zinco	m2 25,90
Pintura a oleo	m2 475,08

8ª Residencia

Nas estações de Sete Lagôas, Pedro Leopoldo e Prudente de Moraes e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Caiadura	m2 213,11
Pintura a oleo	m2 1.373,94

SETE LAGÔAS

Proseguiu a construcção de uma rotunda, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m. 838,076
» » tijolo	m3 235,018
Ladrilho	m2 65.94
Tapamento de madeira	m2 45,82
Emboço e rebôco	m2 156.85
Alvenaria de pedra apparelhada	m3 32.256
Columnas de trilhos assentes	16

Assentamento de madeira para a coberta:

Cobertura com telhas planas	m2 422,90
Tapamento de madeira	m2 518,82
Pintura a oleo	m2 141,90

Montagem de um gyrador:

Excavações	m3 333,440
Alvenaria de pedra secca	m3 40,800
Área cimentada	m2 7,20

Rejuntamento	m2 492,24
Encanamento de manilhas.	m 373,00

Construcção de uma caixa d'agua:

Excavações	m3 43,602
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 41,184
» » tijolo.	m3 6,600
Rejuntamento	m2 942,00
Encanamento de chumbo para agua	m 1.790,0
Soldas	38

Construcção de uma carvoeira :

Excavações.	m3 64.000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 60,000

9ª Residencia

Nas estações : Araçá, Pindahyba, Riacho Fundo, Maquiné, Tabocas, Silva Xavier, Curvello e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 1,229
» » tijolo.	m3 1,500
Emboço e rebôco	m2 324,70
Telhado.	m2 175,02
Vidros substituidos.	48
Caiadura.	m2 1.105,96
Pintura a oleo	m2 3.004,60
» » verniz coaltar	m2 160,32

Desempeno das esquadrias e emprego de ferragens.

MAQUINÉ

Construcção de um embarcadouro de gado na estação :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 19,400
Calçamento.	m2 4,20
Rejuntamento	m2 9,00
Moirões de trilhos.	46
Pintura a oleo	m2 223,68

CURVELLO

Construcção de uma valla para limpeza de machinas, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 26.640
» » de tijolo.	m3 12.618
Emboço e rebôco	m2 52.00
Encanamento de manilhas.	m 19,60

1ª de S. Paulo

Nas estações de Vargem Alegre, Pinheiro, Jorge Rademaker, Volta Redonda, Barra Mansa, Pombal, Oliveira Bulhões, Divisa, Surruby e dependencias das mesmas, fizeram-se os seguintes trabalhos :

Alvenaria de pedra com argamassa. . . .	m3 1,486
Emboço e rebôco	m2 10.70
Área cimentada	m2 14.40
Telhado	m2 812.56
Soalho.	m2 182.28
Vidros collocados	10
Encanamento de chumbo.	m 19.00
Soldas nos encanamentos.	16
Caiadura	m 1.020.29
Pintura a oleo	m2 2.806.58
» com tinta Matolin	m2 833.02
» » verniz coaltar	m2 134,09
Alcatroamento.	m2 46,80

2ª de S. Paulo

Nas estações de Rezende, Marechal Jardim, Campo Bello, Itatiaya, Engenheiro Passos, Queluz, Villa Queimada, Lavrinhas, Cruzeiro, Cachoeira e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte :

Concreto	m3 5,200
Alvenaria de tijolo	157.288

Emboço e rebôco	m2 6,30
Area cimentada	m2 299.00
Tapamento de madeira	m2 6,00
Telhado	m2 67,90
Soalho.	m2 39.40
Fôrro	m2 18.46
Vidros substituidos	12
Canos de chumbo.	m 120.50
Soldas nos encanamentos.	81
Caiadura	m2 1.236.82
Pintura a oleo	m2 1.063,12
» com verniz coaltar	m2 98,00
» » tinta Matolin	m2 1.339,20

3ª de S. Paulo

Nas estações de Apparecida, Roseira, Moreira Cesar, Pindamonhangaba, Andrade Pinto, Taubaté, Quiririm, Caçapava, Eugenio de Mello e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte :

Alvenaria de tijolo	m3 178,172
Emboço e rebôco	m2 13,58
Telhado	m2 127.00
Soalho.	m2 2,00
Fôrro	m2 15,50
Área cimentada	m2 27.65
Soldas nas calhas.	13
Encanamento de chumbo.	m 17,00
Vidros substituidos	33
Soldas nos encanamentos.	27
Caiadura	m2 373.92
Pintura a oleo.	m2 2.793.69
» com tinta Matolin	m2 1.720,80

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

ANDRADE PINTO

Melhoramentos na casa do Agente :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 2,466
Emboço e rebôco	m2 95,92
Area cimentada	m2 12.91
Cobertura com telhas planas	m2 24.00
Caiadura	m2 46.90
Pintura a oleo.	m2 32.00

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

PINDAMONHANGABA

Augmento da plataforma:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 9.000
» » tijolo.	m3 8.360
Área cimentada	m2 36.92

APPARECIDA

Melhoramentos na casa do Agente:

Excavações.	m3 11.172
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11.172
» » tijolo.	m3 47,260
Área cimentada	m2 52,57
Cobertura com telhas planas	m2 70.00
Soalho	m2 53,70
Fôrro	m2 53,70
Pintura a oleo.	m2 1.161.80

4ª de S. Paulo

Nas estações de Jacareby, Guararema, Sabaúna, Mogy das Cruzes, Guayó, Poá, Lageado, Itaquera, Guayaúna, Bom Jesus, Norte e dependencias das mesmas, fizeram-se os seguintes serviços:

Alvenaria de tijolo.	m3 6,204
Paredes de frontal.	m2 5,06

Emboço e rebôco	m2 81,06
Telhado	m2 3,20
Tapamento com madeira	m2 156,00
Soalho	m2 261,46
Fôrro	m2 106,50
Roda-pés	m2 82,75
Cobertura com zinco	m2 23,56
Vidros substituidos	79
Canos de ferro galvanizados	m2 92,00
Soldas nos encanamentos	32
Caiadura	m2 669,42
Pintura a oleo	m2 3.642,26
» com tinta «Matolin»	m2 2 069,60

NORTE

Construcção da casa do Agente:

Excavações	m3 62,400
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 48,000
» » tijolo	m3 24,660
Rejuntamento	m2 77,70
A'rea cimentada	m2 85,00
Calhas de cobre	m 66,00
Encanamentos de ferro	m 30,0
» de chumbo	m 4,0
Soldas nos encanamentos	15
Caiadura	m2 1.050,00
Pintura a oleo	m2 495,42

S. JOSÉ

Augmento da casa do Agente:

Excavações	4,425
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 20,466
» » tijolo	m3 12,016
Emboço e rebôco	m2 205,80

Cobertura com telhas planas	m2 2,16
Forro	m2 29,64
Soalho	m2 12,30
Rodapés	m 21,40

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

BOM JESUS

Conclusão da construcção de um armazem:

Tapamento de madeira	m2 43,38
Pintura a oleo	m2 108,00

Ramal de Santa Cruz

CAMPO GRANDE

Augmento da plataforma:

Excavações	m3 3,816
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,680
Assentamento de columnas de trilhos	4
Cobertura com telhas planas	m2 371,50
Concreto	m3 195,451
Aterro (terra empregada)	m3 136,648
Área cimentada	m2 174,17

Ramal de Porto Novo

Nas estações de Santa Fé, Chiador, Anta, Sapucaia, Porto Novo e dependencias, fizeram-se os seguintes trabalhos:

Soalho	m2 35,70
Vidros collocados	12
Soldas nos encanamentos	5
Caiadura	m2 3.251,10
Pintura a oleo	m2 3.933,36
» com verniz coaltar	m2 123,00

Porto Novo (4ª Secção)

PARAHYBUNA

Reconstrucção da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa	46,900 m3
» » tijolo	7,200 m3
Emboço e rebôco.	102,06 m2
Paredes de frontal	112,66 m2
Concreto	10,330 m3
Fôrro	94,75 m2
Telhado	261,04 m2

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Ramal de Ouro Preto

Nas estações de Gagé, Congonhas, Bocaina, Miguel Burnier, Henrique Hargreaves, Rodrigo Silva, Usina, Jubileu e dependencias das mesmas fizeram-se os seguintes trabalhos:

Paredes de frontal	5,77 m2
Emboço e rebôco	14,09 m2
Cobertura com zinco	14.07 m2
Telhado	332,40 m2
Vidros collocados	7
Soldas nos encanamentos.	3
Caiadura	2.389,15 m2
Pintura a oleo	3.813,44 m2
» com verniz coaltar	355,40 m2

Emprego de ferragens.

USINA (POSTO TELEGRAPHICO)

Construcção de casa para o encarregado:

Alvenaria de tijolo	0,150 m3
Emboço e rebôco	300,59 m2
Área cimentada	16,80 m2
Soalho	56,00 m2

Roda-pes	m 0,85
Fôrro	m2 56,00
Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.	
Pintura a oleo.	m2 491,61
» com verniz coaltar	m2 27,48
Encanamento de chumbo	m 27,00
Soldas nos encanamentos.	6
Caiadura	m2 463,61

MIGUEL BURNIER

Augmento do botequim da estação:

Excavações	m3 4,481
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,351
Concreto	m3 3,640
Rejuntamento	m2 14,19

GAGÉ (POSTO TELEGRAPHICO)

Melhoramentos no posto acima:

Excavações	m3 0,473
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 10,442
» » » secca.	m3 0,837
Paredes de frontal.	m2 51,17
Emboço e rebôco	m2 439,71
Paredes de páo a pique	m2 186,44
Concreto	m3 346,930
Cobertura com telhas planas	m2 119,90
Area ladrilhada	m2 11,06
Fôrro	m2 28,72
Caiadura	m2 324,65
Pintura a oleo	m2 231,84
» com verniz coaltar	m2 15,27

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

1ª da Linha Auxiliar

Nas estações Inicial e Ahiva e dependencias das mesmas fez-se o seguinte:

Emboço e rebôco	m2 36,00
Telhado	m2 867,10
Caiadura	m2 366,00
Pintura a oleo.	m2 202,00

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

2ª da Linha Auxiliar

Nas estações: Avellar, Parahyba e dependencias das mesmas fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 3,780
» » » apparelhada	m3 6,720
» » tijolo	m3 1,290
Telhado	m2 194,00
Pintura com tinta Matolin	m2 283,38

Edificios diversos

1ª Residencia do Centro

Construcção de casa para a 8ª turma:

Excavações	m3 20,720
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 116,633
» » tijolo	m3 40,538
Concreto	m3 1,200
Paredes de frontal	m2 20,00
Emboço e rebôco	m2 450,27
Telhado	m2 468,00
Soalho.	m2 96,00
Roda-pés	m 76.00
Vidros.	76
Caiadura	m2 600,00

Pintura a oleo	$223{,}60^{m2}$
Encanamento de chumbo.	$15{,}00^{m}$
Soldas nos encanamentos.	14

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Construcção de casa para a 13ª turma :

Excavações.	$32{,}826^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$47{,}460^{m3}$
» » tijolo.	$104{,}633^{m3}$
Emboço e rebôco	$481{,}33^{m2}$
Cobertura com telhas planas.	$72{,}09^{m2}$
Soalho	$84{,}14^{m2}$
Fôrro	$29{,}97^{m2}$
Roda-pés	$61{,}60^{m}$
Area cimentada	$7{,}30^{m2}$
Caiadura	$252{,}40^{m2}$
Pintura a oleo.	$151{,}52^{m2}$

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Augmento da casa de residencia do Sub-Director da 5ª Divisão :

Alvenaria de pedra com argamassa	$13{,}200^{m3}$
» » tijolo	$3{,}618^{m3}$
Emboço e rebôco	$345{,}00^{m2}$
Rejuntamento	$16{,}80^{m2}$
Área cimentada	$47{,}91^{m}$
Telhado	$52{,}80^{m2}$
Soalho.	$9{,}00^{m2}$
Roda-pés	$8{,}40^{m}$
Ladrilho	$23{,}26^{m2}$
Vidros	4
Encanamento de chumbo	$165{,}00^{m}$
Soldas nos encanamentos	19
Pintura a fresco	$440{,}05^{m2}$
Idem a oleo	$540{,}66^{m2}$

Reconstrucção da casa do Ajudante da 4ª Divisão:

Alvenaria de pedra com argamassa	$9,270^{m3}$
Alvenaria de tijolo	$18,980^{m3}$
Emboço e rebôco	$394,20^{m2}$
Ladrilho	$9,78^{m2}$
Cobertura com telhas planas	$111,55^{m2}$
Calhas de cobre	$28,00^{m}$
Conductores de cobre	$7,00^{m}$
Soldas nas calhas	14
Encanamentos de chumbo	$45,00^{m}$
Soldas nos encanamentos	37
Pintura a oleo	$583,30^{m2}$

Assentamento de esquadria e emprego de ferragens.

Melhoramentos no Escriptorio da 5ª Divisão:

Concreto	$34,250^{m3}$
Ladrilho	$59,63^{m2}$
Lagedo	$10,60^{m2}$
Encanamento de chumbo	$113,24^{m}$
Soldas	212
Caiadura	$575,00^{m2}$
Calçamento a parallelepipedos	$162,60^{m2}$
Area cimentada	$30,00^{m}$

Construcção de um muro:

Alvenaria de pedra com argamassa	$64,400^{m3}$
» » tijolo	$327,192^{m3}$
Emboço e rebôco	$924,40^{m2}$

Construcção de um muro na casa de residencia do Engenheiro Residente:

Excavações	$25,380^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$65,856^{m3}$
» » tijolo	17.238^{m3}
Emboço e rebôco	$314,800^{m2}$

Repararam-se as seguintes casas :

A' RUA DA AMERICA N. 170

Emboço e rebôco	m² 46,50
Telhado	m² 30,00
Calhas.	m 30,0
Soldas nas calhas.	12
Caiadura	m² 342,70
Pintura a oleo	m² 1.274,97

A' RUA VISCONDE DE SAPUCAHY N. 53

Alvenaria de tijolo.	m³ 74,500
Paredes de frontal.	m² 39,50
Emboço e rebôco.	m² 903,80
Área cimentada	m² 71,00
Soalho.	m² 123,68
Roda-pés	m 56,80
Fôrro	m² 19,50
Telhado	m² 152,00
Vidros.	87
Pintura a oleo.	m² 1.408,70

Uma pequena casa em S. Christovam :

Alvenaria de pedra com argamassa	m³ 4,440
» » tijolo	m3 15,334
Emboço e rebôco	m² 35,00
Área cimentada	m² 6,00
Telhado	m² 29,00
Fôrro	m² 44,00
Soalho.	m² 72,00

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

A' RUA GENERAL CALDWELL N. 36

Excavações	m³ 36,450
Alvenaria de pedra com argamassa	m³ 56,670

Alvenaria de tijolo	m3 31,020
Soalho	m2 41,99
Fôrro	m2 28,52
Roda-pés	m 11,65
Telhado	m2 94,00
Emboço e rebôco	m2 38,45
Área cimentada	m2 64,60

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

No edificio do collegio no Engenho de Dentro:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 13,906
» » tijolo	m3 1.620,000
Emboço e rebôco	m2 2,40
Calhas de cobre	m 12,00
Encanamento de chumbo	m 25,00
Soldas	49
Soalho	m2 245,09
Vidros	14
Telhado	m2 15,00
Pintura a oleo	m2 1.621,55

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

Nas casinhas de residencia dos operarios ás ruas Mariano Procopio e Dr. Padilha:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 360,000
» » tijolo	m3 27,544
Emboço e rebôco	m2 461,20
Encanamento de chumbo	m 58,0
Soldas nos encanamentos	161
A'rea cimentada	m2 7,22
Soalho	m2 91,76
Roda-pés	m 59,0
Caiadura	m2 240,00
Pintura a oleo	m3 625,003

2ª Residencia do Centro

Construcção de casa para residencia do mestre de linha do 4° Districto:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 68,352
» » tijolo.	m3 25,067
Paredes de frontal.	m2 421,64
Emboço e rebôco.	m2 786,67
Cobertura com telhas planas	m2 274,77
Forro	m2 17,28

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

3ª Residencia do Centro

Na casa da 4ª turma :

Caiadura	m2 178,80
Pintura com verniz coaltar	m2 18,00

Na casa de residencia do mestre de linha do 7° Districto :

Caiadura	m2 162,40
Pintura a oleo	m2 153,37
» » tinta Matolin	m2 147,00
Vidros substituidos	26

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

Na casa dos guardas das turmas 8ª e 10ª :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 1,500
» » » secca	m3 2,250
» » tijolo.	m3 2,610
Emboço e rebôco	m2 2,17
Caiadura	m2 124,00

4ª Residencia do Centro

Na casa de residencia do mestre de linha do 9° Districto :

Emboço e rebôco	m2 57,49
Caiadura	m2 149,14
Vidros substituidos.	30
Pintura a oleo.	m2 171,76

Nas casas de residencia da 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 6ª turmas, fez-se o seguinte:

Emboço e rebôco	m2 62,00
Telhado	m2 1,20
Caiadura	m2 655,66

Na casa de morada do Engenheiro residente:

Emboço e rebôco	m 2 18,00
Soldas nos encanamentos d'agua	10
Caiadura	m2 306,00
Pintura a oleo	m2 746,57

5ª Residencia

Na casa de morada do armazenista:

Excavações.	m3 128,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 165,324
» » tijolo.	m3 80,080
Concreto	m3 13,650
Cobertura com telhas planas	m2 134,12
Soalho	m2 61,60
Fôrro	m2 61,60
Emboço e rebôco	m2 327,80
Caiadura	m2 211,20
Pintura a oleo.	m2 233,58

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

6ª Residencia

Na casa da 18ª turma:

Emboço e rebôco	m2 60,00
Caiadura	m2 244,00
Pintura a oleo	m2 52,00

Na casa dos guardas dos tunneis 26 e 27:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 22,500
Paredes de frontal.	m2 150,50

Emboço e rebôco	m2 96,00
Vidros collocados	12
Caiadura	m2 200,00

Na casa de residencia do armazenista :

Paredes de páo a pique	m2 60,00
Alvenaria de tijolo	m3 9,600
Emboço e rebôco	m2 189,00
Soalho	m2 121,00
Fôrro	m 56,00
Pintura a oleo	m2 85,00
» » tinta « Matolin ».	m2 301,00

9ª Residencia

Construcção de casa para morada do mestre de linha do 32° districto :

Excavações	m3 36,260
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 23,763
» » tijolo	m3 23,717

10ª Residencia

Construcção de casa para morada do mestre de linha do 35° districto :

Excavações	m3 30,000
Paredes de páo a pique	m2 64,80
Emboço e rebôco	m2 292,64
Caiadura	m2 292,64

Ramal de Santa Cruz

Na casa de morada do mestre de linha do 1° districto :

Paredes de frontal	m2 75,00
Emboço e rebôco	m2 212,00
Telhado.	m2 52,00
Soalho	m2 6,75

2ª de S. Paulo

Nas casas de morada do mestre de linha de 4º districto, do armazenista e nas das 5ª, 6ª, 7ª e 8ª turmas fez-se o seguinte :

Caiadura	1.579,00 m2
Pintura a oleo	540,00 m2
Vidros substituidos	8

3ª de S. Paulo

No escriptorio da residencia, nas casas da 8ª, 9ª, 10ª e 11ª turmas fez-se o seguinte :

Caiadura	1.520,00 m2
Pintura a oleo	74,20 m2
» » tinta «Matolin»	306,00 m2
» » verniz coaltar	126,00 m2

4ª de S. Paulo

Melhoramento na casa de morada do armazenista :

Excavações	15,860 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	20,398 m3
» » tijolo.	57,690 m3
Emboço e rebôco	143,04 m2
Área cimentada	27,45 m2
Cobertura com telhas planas	58,50 m2
Soalho	60,54 m2
Fôrro	60,54
Vidros	42
Pintura a oleo	437,04 m2

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Nas casas de morada dos mestre de linha do 15º e 16º districtos, fez-se o seguinte :

Caiadura	458,40 m2
Pintura a oleo	563,17 m2
» » tinta « Matolin »	350,82 m2

Ramal de Santa Cruz

Na casa de morada do Engenheiro residente fez-se o seguinte:

Emboço e rebôco	190,0 m2
Caiadura	287,0 m2
Canos de chumbo.	20,0 m
Soldas nos encanamentos.	10
Roda-pés	4,40 m
Vidros collocados	11
Pintura a oleo	1.523,74 m2

Ramal de Porto Novo

Construcção de casa para morada do armazenista:

Alvenaria de pedra apparelhada	3,272 m3
» » tijolo.	240,831 m2
Cobertura com telhas planas.	176,73 m2

Assentamento de esquadria e emprego de ferragens.

Na casa de morada do mestre de linha do 1° districto fez-se o seguinte:

Vidros collocados	22
Caiadura	841,40 m2
Pintura a oleo.	1.041,70 m2

Ramal de Ouro Preto

Na casa da 5ª turma fez-se o seguinte:

Caiadura	118,51 m2
Pintura com verniz coaltar	45,95 m2

Ouro Preto (6ª secção)

Na casa de morada do mestre de linha do 21° districto fez-se o seguinte:

Emboço e rebôco	32,00 m2
Caiadura	341,46 m2
Pintura a oleo	215,59 m2
» » verniz coaltar.	58,81 m2

1ª da Linha Auxiliar

Construcção de casa para 2ª turma:

Excavações.	m3 28,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 34,850
» » tijolo	m3 24,035
Emboço e rebôco	m2 466,00
Cobertura com telhas planas	m2 96,00
Caiadura	m2 466,00

Augmento da casa á rua Senador Furtado n. 36:

Alvenaria de tijolos	m3 8,256
Emboço e rebôco	m2 60,00
Pintura a oleo.	m2 5,14

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de casa para morada do chefe do deposito, em Portella, fazendo-se:

Excavações	m3 480,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 31,840

Construcção de casa para o Engenheiro residente:

Alvenaria de tijolo	m3 47,512
Paredes de frontal.	m2 260,00
Esboço e rebôco	m2 590,75
Rejuntamento	m2 37,50
Ladrilho	m2 38,46
Cobertura com telhas planas.	m2 279,40
Soalho.	m2 106,52
Fôrro	m2 135,03
Encanamento de chumbo.	m 145,00
Soldas nos encanamentos	44
Encanamentos de manilhas para exgotto . . .	m 61,50
Caiadura	m2 130,50
Pintura a oleo.	m2 2.451,67

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Melhoramentos na casa de morada do armazenista:

Alvenaria de tijolo	m3 200,000
Área cimentada	m2 4,80
Cobertura com telhas	m2 18,00
Encanamento de chumbo	m 60,0
Solda nos encanamentos	16
Vidros collocados	16
Pintura a oleo	m2 50,42
» » tinta «Matolin»	m2 154,15

Ramal de Angra

Reparação da casa de morada do armazenista:

Alvenaria de tijolo	m3 6,014
Emboço e rebôco	m2 99,03
Fôrro	m2 37,58
Soalho	m2 39,49
Telhado	m2 40,00
Manilhas para exgotto	m 21,80
Area cimentada	m2 6,25
Caiadura	m2 1.202,90
Pintura a oleo	m2 2.039,70
» com tinta « Matolin »	m2 4.242,00

Assentamento de esquadrias e e emprego de ferragens.

Ranchos, telheiros e guaritas

1ª Residencia do Centro

Construcção de uma cabine na Praia Formosa:

Excavações	m3 26,085
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 10,500
» » tijolo	m3 9,852
Emboço e rebôco	m2 78,00
Área cimentada	m2 8,75

Assentamento do edificio de madeira:

Vidros collocados	28
Pintura a oleo.	m2 113,30

Construcção de um deposito para materiaes explosivos, em S. Diogo:

Excavações.	m3 3,920
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 20,523
Concreto	m3 3,330
Emboço e rebôco	m2 75,00

Construcção de um *water-closet* na estação de Riachuelo:

Excavações.	m3 38,319
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 51,647
» » tijolo	m3 66,325
Emboço e rebôco	m2 498,08
Área cimentada	m2 16,89
Cobertura com telhas planas.	m2 53,60
Encanamento de chumbo.	m 70,00
Soldas nos encanamentos.	15
Pintura a oleo.	m2 82,30

Construcção de um *water-closet*, na estação do Meyer :

Excavações	m3 13,800
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 9,680
Emboço e rebôco	m2 38,19
Área cimentada	m2 19,20
Cobertura com telhas planas.	m2 8,06

Reparação na usina de gaz Pintsch :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 2,640
» » tijolo.	m3 0,720
Emboço e rebôco	m2 85,00
Telhado	m2 140,00
Caiadura	m2 691,72
Pintura a oleo.	m2 610,24
» a pixe	m2 152,73

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

Reparação de 10 guaritas de diversos guardas:

Soalho	m2 4,52
Roda-pés	m2 25,30
Tapamento de madeira	m2 3,91
Pintura a oleo	m2 1.291,82

6ª Residencia

Pintaram-se cinco guaritas na estação de Barbacena, na superficie de 160m2,00.

8ª Residencia

No escriptorio da Residencia fez-se o seguinte:

Fôrro	m2 76,48
Pintura a oleo	m2 207,09

9ª Residencia

No escriptorio da Residencia fez-se o seguinte:

Tapamento com zinco	m2 327,12
Alcatroamento	m2 353,00
Pintura a oleo	m2 133,00

Construcção de um abrigo para a turma do lastro, kilometro 744:

Pés direitos de trilhos	6
Tapamento de madeira	m2 10,20
Cobertura com telhas planas	m2 98,18
Emboço e rebôco	m2 81,00
Caiadura	m2 162,00

Assentamento de quatro guaritas para guarda-chaves:

Alvenaria de tijolo	m3 26,368
Emboço e rebôco	m2 8,00
Tapamento de madeira	m2 8,10
Cobertura com telhas planas	m2 53,78
Soalho	m2 2,56

Construcção de um deposito para carvão de forja:

Alvenaria de tijolo	m3 1,822
Pés direitos de trilhos	4
Tapamento de madeira	m2 89,20
Cobertura com telhas planas.	m2 97,16
Soalho.	m2 18,00
Cobertura de zinco	m2 413,12
Pintura a oleo.	m2 50,70

10ª Residencia

Augmento da guarita que serve de residencia do armazenista:

Paredes de páo a pique.	m2 21,97
Emboço e rebôco	m2 43,94
Cobertura com telhas planas.	m2 13,92
Caiadura	m2 43,94

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Construcção de um barracão no kilometro 798, para deposito da Residencia:

Paredes de páo a pique	m2 241,97
» » madeira	m2 42,66
Emboço e rebôco	m2 362,04
Caiadura	m2 181,20
Cobertura de telhas planas em cinco guaritas de guarda-chaves, na superficie de	m2 94,53

4ª de S. Paulo

Assentamento de quatro guaritas na estação de Jacarehy.

Idem de uma dita em Lageado.

Ramal de Ouro Preto

Abrigo para o pessoal da 1ª turma:

Excavações	m3 10,230
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 10,230

Cobertura com zinco	m² 56,00
Paredes de páo a pique	m² 40,20
Caiadura	m² 193,88

Ouro Preto (6ª Secção)

Construcção de um rancho para o feitor da 2ª turma:

Pés direitos de trilhos	6
Cobertura com telhas concavas	m² 54,04
Emboço e rebôco	m³ 365,78
Caiadura	m² 152,50
Pintura com verniz coaltar	m² 28,58

Caixas e encanamentos d'agua

1ª Residencia do Centro

CENTRAL

Construcção de uma caixa d'agua fazendo-se:

Excavações.	m³ 120,780
Alvenaria de pedra com argamassa	m³ 263,536
Assentamento da caixa de ferro.	
Pintura a oleo.	m² 56,40

Construcção de uma caixa d'agua em D. Clara:

Excavações.	m³ 33,010
Alvenaria de pedra com argamassa	m³ 41,278
Emboço e rebôco	m² 45,00
Encanamento de ferro galvanizado.	m 63,0
Pintura com verniz coaltar, nas caixas d'agua de S. Diogo, Cascadura e D. Clara, em. . . .	m² 452,80

3ª Residencia do Centro

Pintura com verniz coaltar nas caixas d'agua de Belém, Oriente, Rodeio e Mendes, em	m² 234,15

4ª Residencia do Centro

Desobstrucção dos encanamentos d'agua em Desengano e Concordia

3ª de S. Paulo

Construcção de uma caixa d'agua em Apparecida, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo.	m3 19,350
Emboço e rebôco	m2 13,80
Área cimentada	m2 58,08

Construcção de uma caixa d'agua em Taubaté :

Excavações	m3 49,968
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 36,218
Idem de tijolo	m3 35,208
Emboço e rebôco	m2 76,49
Rejuntamento	m2 43,42
Área cimentada	m2 39,58
Assentamento da caixa de ferro.	
Pintura com verniz coaltar.	m2 34,32

1ª da Linha Auxiliar

Construcção de uma caixa d'agua na estação Andrade Araujo :

Excavações.	m3 10,200
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 10,200
Idem de tijolo.	m3 12,760
Emboço e rebôco	m2 112,00
Caiadura	m2 112,00

8º Trabalhos por conta de terceiros

Trafego

Reparação de moveis e utensilios.

Auxilio a diversas estações no carregamento de mercadorias.

Reparação da balança em Vespaziano.
Idem de uma bilheteria no Engenho Novo.
Montagem de uma balança em Paty.
Idem idem em Lafayette.
Idem idem em Campo Grande.
Idem idem na Central.
Idem idem na estação Maritima.
Reparação de uma balança em Miguel Burnier.

Locomoção

Preparo e substituição de apparelhos de alimentação d'agua ás machinas.
Auxilio a diversos encarrilamentos.
The Rio de Janeiro Tramways Light and Power, C.º Limited.
Construcção de um desvio em Paracamby.
Afastamento da linha no Engenho Novo, para a construcção de um viaducto.

Preiss Hawssler & Comp.

Reparação do desvio da fabrica de cerveja em Mendes.

Nelson & Comp.

Construcção de um desvio na Maritima.

Gonçalves Ramos & Comp.

Construcção de um desvio e plataforma no kilometro 460.

Empreza de Obras do Porto do Rio de Janeiro

Fornecimento de materiaes para a construcção da estação Alfredo Maia.

IX — Despeza

A despeza total desta Divisão durante o anno de 1906, importou em 13.338:830$736.

TRABALHOS	BITOLA DE 1m,60	BITOLA DE 1m,00	TOTAL
Administração	. . . . .	. . . . .	230:967$575
Vigilancia da linha	763:528$545	201:341$697	964:870$242
Conservação ordinaria	3:736:712$729	1.615:394$477	5.352:107$206
Conservação extraordinaria.	1.692:975$261	717.704$349	2.410:679$610
Obras novas	3.243:536$757	1.136:669$346	4.380:206$103
			13.338:830$736

No annexo E 2 acham-se descriminadas as importancias ácima, por material e pessoal, pelas Secções e Residencias.

VI

6ª DIVISÃO PROVISORIA — CONSTRUCÇAO

Pelo art. 17 da lei n. 1453, de 30 de dezembro de 1905, continuou em vigor a disposição da lei de orçamento de despeza anterior, pela qual ficou o Poder Executivo autorisado a abrir os creditos necessarios para as obras do prolongamento da linha do Centro, sendo para isso concedidos os seguintes :

Decreto n. 6009, de 2 de maio de 1906 . .	600:000$000
» » 6278, de 20 de dezembro de 1906 .	250:000$000

Foi entregue ao trafego o trecho entre as estacões de Curvello e Contria na extensão de 77^{k}.590,^{m}35, comprehendendo as estações de Tamboril, Cachopa e Corralinho, tendo sido estas inauguradas a 15 de março e a de Contria a 28 de outubro.

Os serviços de preparo do leito e os de assentamento da via permanente, executados por tarefas, proseguiram com regularidade, attingindo os primeiros até S. Gonçalo, e os ultimos cinco kilomentros além de Contria.

O estado sanitario do pessoal empregado na construcção da ponte sobre o rio Bicudo, bem como o dos operarios que trabalham em S. Gonçalo, foi mau durante os mezes de chuvas abundantes. Febres intermittentes, felizmente de caracter benigno, assolaram muito aquellas zonas, difficultando a marcha dos trabalhos pela sensivel carencia de operarios.

A demonstração das obras encetadas durante o anno de 1906 constam do annexo F 2.

VII

PESSOAL

Até 15 de novembro, em que se exonerara, a pedido do cargo de director o Dr. Gabriel Osorio de Almeida, passando a administração ao sub-director da 4ª divisão, Dr. José Joaquim da Silva Freire, nenhuma alteração occorrera no pessoal superior da Estrada.

Por decreto de 16 de novembro fui nomeado director e tomei posse e entrei em exercicio do cargo no dia seguinte.

O engenheiro José Joaquim de Sá Freire, transferido do cargo de inspector de districto dos Telegraphos, foi nomeado, por portaria de 7 de novembro, sub-director da 6ª Divisão Provisoria, tendo tomado posse do logar a 17 do mesmo mez; mas havendo solicitado conjuntamente com o Dr. Luiz Felippe Alves da Nobrega; sub-director da 2ª Divisão, permuta dos cargos, foi transferido para esse ultimo cargo por portaria de 24 do dito mez, tomando posse a 26.

O Dr. Alves da Nobrega tomou posse do cargo de sub-director da 6ª Divisão, mas continuou licenciado por doença, tendo assumido interinamente o exercicio o engenheiro José de Carvalho e Almeida, transferido de engenheiro-chefe da commissão de estudos da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias para o logar de ajudante, por portaria de 26 do dito mez de novembro.

Segundo os quadros annexos das respectivas divisões, era de 11.428 o numero do pessoal em 31 de dezembro de 1906:

	TITULADOS	JORNALEIROS	TOTAES
1ª Divisão — Administração Central.	64	88	152
2ª » — Trafego	1.133	2.806	3.939
3ª » — Contabilidade	90	75	165
4ª » — Locomoção	251	3.170	3.421
5ª » — Via-Permanente e edificios	154	3.697	3.851
	1.692	9.836	11.528
6ª Divisão Provisoria — Construcção.	22	779	801
Nos cinco annos anteriores tinha sido :			
1905.	1.658	9.338	10.996
1904.	1.743	8.658	10.401
1903.	1.664	8.207	9.901
1902.	1.652	7.476	9.128
1901.	1.751	7.736	9.487

ERRATA

Pags. 47, 48 e 49

Onde se lê :

«Quantidade de viajantes por kilometro», leia-se :
«Quantidade de viajantes — kilometro».

Pags. 53, 54 e 55

Onde se lê :

«Toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro», leia-se :
«Toneladas-kilometro de mercadorias».

Pag. 101

Onde se lê :

«Carros e vagões para bitola de 1m.00 (Lafayette a Central), leia-se :
« (Lafayette a Contria)».

Pags. 115 e 116

Nos quadros, onde se lê :

«Locomotiva-kilometro», leia-se :
«Locomotiva».

A 1.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—1ª DIVISÃO—ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Linha em trafego — extensão: 1693k,772

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1906

EMPREGOS	NUMERO	VENCIMENTO MENSAL	NUMERO	DIARIA	JORNAES	
					Maximo	Minimo
DIRECTORIA						
Director	1	2:000$000	—	—	—	—
SECRETARIA						
Secretario	1	750$000	—	—	—	—
Official	1	475$000	—	—	—	—
1os escripturarios	2	400$000	—	—	—	—
2os ditos	2	350$000	—	—	—	—
3os ditos	3	300$000	—	—	—	—
4os ditos	3	225$000	—	—	—	—
Archivista	1	225$000	—	—	—	—
Auxiliares	.....	.....	3	7$000	—	—
Continuos	2	150$000	—	—	—	—
Serventes	.....	.....	2	.....	4$500	4$000
Guardas da Directoria	.....	.....	2	.....	5$200	5$000
THESOURARIA						
Thesoureiro	1	1:000$000	—	—	—	—
Escrivão	1	450$000	—	—	—	—
Fieis	3	375$000	—	—	—	—
Ajudantes de fiel	3	325$000	—	—	—	—
Ajudante do escrivão	1	350$000	—	—	—	—
4os escripturarios	2	225$000	—	—	—	—
Continuos	2	150$000	—	—	—	—
Secção de pagamentos:						
Fiel pagador	1	600$000	—	—	—	—
Fieis	3	375$000	—	—	—	—
Ajudantes do fiel	2	325$000	—	—	—	—
Dito do escrivão	1	350$000	—	—	—	—
1º escripturario	1	400$000	—	—	—	—
4º dito	1	225$000	—	—	—	—
Servente	.....	.....	1	.....	4$000	—
INTENDENCIA						
Intendente	1	1:000$000	—	—	—	—
Ajudante	1	500$000	—	—	—	—
Escrivão	1	450$000	—	—	—	—
1º escripturario	1	400$000	—	—	—	—
Fieis	2	375$000	—	—	—	—
Ajudantes do escrivão	2	350$000	—	—	—	—
2º escripturario	1	350$000	—	—	—	—
Despachante	1	333$333	—	—	—	—
Ajudantes de fiel	2	325$000	—	—	—	—
Archivista	1	300$000	—	—	—	—
3os escripturarios	3	300$000	—	—	—	—
4os ditos	4	225$000	—	—	—	—
Continuo	1	150$000	—	—	—	—
Auxiliares de escripta	.....	.....	2	6$000	—	—
Ditos de escripta extranumerarios	.....	.....	7	6$000	—	—
Guardas de deposito	.....	.....	3	4$000	—	—
Rondantes	.....	.....	3	5$000	—	—
Carpinteiro	.....	.....	1	6$000	—	—
Serventes	.....	.....	4	4$000	—	—
Trabalhadores	.....	.....	8	4$000	—	—

EMPREGOS	NUMERO	VENCIMENTO MENSAL	NUMERO	DIARIA	JORNAES	
					Maximo	Minimo
Fiel do combustivel	1	450$000	—	—	—	—
Ajudantes do fiel	2	325$000	—	—	—	—
3º escripturario	1	300$000	—	—	—	—
Auxiliar de escripta	.....	.....	1	6$000	—	—
Feitor	.....	.....	1	6$000	—	—
Guardas de bordo	.....	.....	2	5$000	—	—
Trabalhadores	.....	.....	12	5$000	—	—
Encarregado da officina autographica	1	300$000	—	—	—	—
Impressor de 1ª classe	.....	.....	1	7$000	—	—
Dito de 2ª classe	.....	.....	1	6$000	—	—
Dito de 3ª »	.....	.....	1	5$000	—	—
Encarregado do motor	.....	.....	1	5$000	—	—
Typographo	.....	.....	1	5$000	—	—
Ponsador	.....	.....	1	4$500	—	—
Serventes	.....	.....	5	4$000	—	—
Impressor da typographia, extranumerario	.....	.....	1	8$000	—	—
Typographos extranumerarios	.....	.....	2	7$000	—	—
Margeador extramumerario	.....	.....	1	3$000	—	—
Serventes idem	.....	.....	2	4$000	—	—
Ditos do gabinete de ensios	.....	.....	2	3$000	—	—
Trabalhadores extranumerarios	.....	.....	13	5$000	—	—
Ditos extranumerario	.....	.....	1	4$000	—	—
Serventes extranumerarios	.....	.....	2	5$000	—	—
Servente do gabinete de ensaios	.....	.....	1	4$000	—	—
	64		88			

Secretaria da Directoria da E. F. Central do Brazil, 31 de dezembro de 1906.— O secretario, *Manuel Fernandes Figueira*

B I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Mappa do pessoal existente em 31 de dezembro de 1906

Linha em trafego: 1.693,772 k

EMPREGOS	ESCRIPTORIO DO TRAFEGO	INSPECTORIAS DE DISTRICTOS	INSPECTORIA DA LINHA AUXILIAR	INSPECTORIA DO MOVIMENTO	INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO	ESTAÇÕES Especiaes	ESTAÇÕES INTERIOR	TOTAL	VENCIMENTOS MENSAES	DIARIAS	JORNAES Maximas	JORNAES Minimas
Sub-director	1							1	1:500 000			
Inspectores		3	1	1	1			6	1:000$000			
Sub-inspectores		3	1	1	3			8	500$000			
Official	1							1	475$000			
Chefes de secção	2			1	1			4	425$000			
Primeiros escripturarios	3			1	1			5	400$000			
Desenhista				1				1	400$000			
Segundos escripturarios	6	3		1	1			11	350$000			
Terceiros »	5	3		1	1			10	300$000			
Quartos »	7	3		4	2			16	225$000			
Archivista	1							1	225$000			
Armazenista					1			1	225$000			
Auxiliares de escripta	7	4	2	8	4			25		6$000		
Continuos	2				1			3	150$000			
Serventes	4	3	1	1	1	15	5	30			5$000	3$000
Conductores de trem — 1ª classe				40				40	400$000			
Conductores de trem — 2ª »				46				46	350$000			
Conductores de trem — 3ª »				108				108	250$000			
Conductores de trem — 4ª »				70				70	150$000			
Conductores de trem — Praticantes				54				54		5$000		
Bagageiros — 1ª classe				35				35		6$500		
Bagageiros — 2ª »				20				20		6$000		
Bagageiros — 3ª »				22				22		5$000		
Bagageiros — Praticantes				15				15		5$000		
Guardas-freios — 1ª classe				29				29		4$800		
Guardas-freios — 2ª »				61				61		4$300		
Guardas-freios — 3ª »				249				249			3$800	3$000
Limpeza de carros — Feitores				4				4		5$000		
Limpeza de carros — Trabalhadores				62				62			4$000	3$000
Limpeza de carros — Criados dos nocturnos				12		8	11	31		4$500	7$100	
Telegraphistas — 1ª classe					15			15	350$000			
Telegraphistas — 2ª »					30			30	300$000			
Telegraphistas — 3ª »					163			163	220$000			
Telegraphistas — 4ª »					48			48	150$000			
Telegraphistas — Praticantes					33			33		5$000		
Conservação de linhas e apparelhos — Feitores					7			7			7$100	5$400
Conservação de linhas e apparelhos — Guarda-fios					57			57		4$000		
Officina telegraphica — Mestre					1			1	450$000			
Officina telegraphica — Contra-mestre					1			1		8$000		
Officina telegraphica — Officiaes					6			6			8$000	5$000
Officina telegraphica — Carpinteiros					1			1		8$000		
Officina telegraphica — Aprendizes					8			8			3$000	$500
Luz electrica — Machinista					1			1		10$000		
Luz electrica — Ajudantes					10			10			6$500	6 000
Luz electrica — Foguistas					12			12		5$000		
Gaz Pintsch — Mestre					1			1		9$000		
Gaz Pintsch — Forneiros					3			3		6$000		
Gaz Pintsch — Ajudantes do forno					3			3		4$000		
Gaz Pintsch — Foguistas					2			2		5$000		
Gaz Pintsch — Gazistas					6			6			4$500	4$300
Gaz corrente — Gazistas					6			6			7$000	6$000
Block System — Cabineiros							66	66			4$500	3$500
Estações — Agentes especiaes						3		3	475$000			
Estações — 1ª classe							13	13	400$000			
Estações — 2ª »							14	14	350$000			
Estações — 3ª »							25	25	300$000			
Estações — 4ª »							35	35	250$000			
Estações — 5ª »			1				57	58	225$000			
Ajudantes — Agentes especiaes						7		7	375$000			
Ajudantes — 1ª classe							12	12	300$000			
A transportar	39	22	6	847	431	33	238	1.616				

EMPREGOS		Escriptorio do trafego	Inspectorias de districtos	Inspectoria da linha auxiliar	Inspectoria do movimento	Inspectoria do telegrapho e illuminação	Estações — Especiaes	Estações — Interior	Total	Vencimentos mensaes	Diarias	Jornaes — Maximas	Jornaes — Minimas
Transporte.		30	22	6	847	431	33	218	1.616				
Fieis	Recebedores	....	....	....	....	....	5	....	5	300$000			
	Encommenda	....	....	....	....	....	6	....	6	300$000			
	Interior	....	....	....	....	....	....	2	26	250$000			
Ajudantes de fiel		....	....	....	....	....	4	....	4	250$000			
Bilheteiros		....	....	....	....	....	13	....	13	300$000			
Conferentes	1ª classe	....	....	....	....	....	17	....	17	250$000			
	2ª »	....	....	....	....	....	69	112	181	200$000			
	3ª »	....	....	....	....	....	31	82	125	150$000			
	Praticantes	....	....	12	....	....	15	39	54	....	5$000		
Guardas	Geraes	....	....	....	....	....	4	1	5	....	....	7$000	5$000
	Armazem	....	....	6	....	....	91	76	173	....	....	5$000	3$000
	Rondantes	....	....	1	....	....	36	68	105	....	....	4$500	3$000
	Portões	....	....	....	....	....	23	8	31	....	....	4$000	3$000
	Chaves	....	....	8	....	....	28	619	657	....	....	6$800	3$500
	Salão	....	....	....	....	....	27	....	27	....	....	5$000	4$000
	Cancellas	....	....	....	....	....	8	30	38	....	....	4$000	3$000
	Apartadores	....	....	....	....	....	6	....	6	....	5$000		
	Gurador	....	....	....	....	....	4	....	4	....	4$000		
	Revista	....	....	....	....	....	....	7	7	....	3$000		
	Latrina	....	....	....	....	....	1	....	1	....	3$000		
	Balanças	....	....	....	....	....	....	1	1	....	3$000		
Diversos	Compositores	....	....	....	....	....	1	22	32	....	....	6$000	4$000
	Ajudantes dos mesmos	....	....	....	....	....	1	9	10	....	....	4$500	3$500
	Manobreiros	....	....	....	....	....	8	24	32	....	....	7$500	3$500
	Ajudantes dos mesmos	....	....	....	....	....	28	32	60	....	....	5$500	3$500
	Machinistas	....	....	....	....	....	1	....	1	....	1$000		
	Foguistas	....	....	....	....	....	5	....	5	....	5$000		
	Vigia da ponte	....	....	....	....	....	1	....	1	....	3$500		
	Lampistas	....	....	....	....	....	2	....	2	....	1$000		
	Bombeiros	....	....	....	....	....	....	4	4	....	4$000		
	Feitores	....	....	....	....	....	4	8	12	....	....	7$500	4$000
	Trabalhadores	....	....	6	....	....	233	406	645	....	....	4$500	3$000
	Encarregados das cabines	....	....	....	....	....	4	....	4	....	7$000		
	Ajudantes idem	....	....	....	....	....	12	....	12	....	5$000		
	Cabineiros de Saxby	....	....	....	....	....	....	9	9	....	....	7$000	5$000
	Encarregado da bomba	....	....	....	....	....	....	1	1	....	4$000		
	Carvoeiros	....	....	....	....	....	....	5	5	....	4$500		
	Fogista do guindaste	....	....	....	....	....	....	1	1	....	6$000		
	Encarregada de *toilette*	....	....	....	....	....	3	....	3	....	2$000		
Somma		30	22	39	847	431	723	1.828	3.930				

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 0 de junho de 1907. — *Mariano Duarte Pereira da Silva*, official.

B 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Quadro dos accidentes occorridos em 1906, que produziram avarias no material rodante, ferimentos e mortes

MEZES	CHOQUES	FERIMENTOS	DIVERSOS	AVARIAS		VICTIMAS					
						VIAJANTES		EMPREGADOS		ESTRANHOS	
				LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos
Janeiro	3	26	3	6	5	6	3	9	1	7	4
Fevereiro	2	20	—	5	21	4	2	7	1	3	3
Março	4	23	—	2	5	3	1	8	3	3	1
Abril	1	15	1	1	2	3	—	14	1	8	9
Maio	2	17	1	3	13	2	—	13	1	8	4
Junho	2	9	1	1	10	—	—	10	1	10	4
Julho	3	16	2	3	12	—	—	7	3	17	2
Agosto	—	14	4	—	—	1	1	10	—	12	5
Setembro	1	12	2	—	3	3	—	9	2	7	5
Outubro	1	11	—	—	—	7	1	7	4	3	—
Novembro	2	10	—	—	—	2	—	6	3	4	10
Dezembro	2	13	—	2	4	2	1	6	—	6	5
Totaes	23	186	14	23	75	33	9	106	20	83	52

Escriptorio do Trafego, 16 de julho de 1907. — *Martiniano Duarte Pereira da Silva*, Official.

B 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Despeza geral do custeio da 2ª divisão em 1906

DISCRIMINAÇÃO	BITOLA LARGA		GAGÉ EM DIANTE		BOM JESUS Á NORTE		LINHA AUXILIAR		RAMAES DE ANGRA E LAVRAS		TOTAES PARCIAES		TOTAL GERAL
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	
Escriptorios	183:799$159	39:293$634	74:054$673	490$470	50:632$611	608$703	27:259$209	1:096$929	—	—	335:745$643	41:489$736	377:235$379
Movimento	1.647:591$802	78:244$094	89:049$173	4:855$079	76:245$748	2:340$605	19:191$110	577$322	4:170$204	285$019	1.836:248$037	86:252$119	1 922:500$156
Estações.	3.893:286$720	798:486$076	355:912$546	62:567$081	219:189$477	59:830$289	49:698$362	15:118$589	7:660$694	811$918	4.530:687$809	927:814$953	5.458:451$762
Telegrapho	635:965$340	40:998$180	72:728$607	4:738$586	30:631$438	1:962$073	—	337$068	—	638$208	739:328$475	48:099$115	787:427$590
Inspectoria do Telegrapho e illuminação	186:209$565	440:608$289	48:285$972	4:356$472	31:889$944	10:392$885	4:975$400	1:153$957	—	518$868	271:354$881	467:024$471	738:379$352
Eventuaes	110:661$818	17:000$635	100$000	—	90$000	4:185$151	1:160$737	—	—	—	112:012$555	21:185$786	132:198$341
Totaes por secções	6.662:458$414	1.414:630$908	640:131$061	87:007$688	408:682$218	70:319$706	102:224$809	18:283$865	11:830$898	1:623$013	7.825:327$400	1.591:865$180	9.417:192$580

Escriptorio do Trafego, 16 de julho de 1907. — *Martiniano Duarte Pereira da Silva.*

C 1. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Linha em trafego — extensão: 1.693k,772

Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1906

EMPREGOS	REPARTIÇÕES				VENCIMENTO MENSAL	DIARIA (média)	JORNAL	
	ESCRIPTORIO	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	TOTAL			MAXIMO	MINIMO
Sub-director	1	.....	.....	1	1:250$000			
Official	1	.....	.....	1	475$000			
Contador	.....	1	.....	1	750$000			
Ajudante	.....	1	.....	1	425$000			
Guarda-livros	.....	.....	1	1	750$000			
Ajudantes	.....	.....	2	2	425$000			
1os escripturarios	.....	10	2	12	400$000			
2os »	.....	14	2	16	350$000			
3os »	1	16	2	19	300$000			
4os »	1	25	2	28	225$000			
Archivista	.....	1	.....	1	225$000			
Impressor de bilhetes	.....	1	.....	1	300$000			
Ajudante	.....	3	.....	3	200$000			
Continuos	1	1	1	3	150$000			
Auxiliares de escripta	.....	47	10	57	.....	7$000	9$000	5$000
Carimbadores	.....	10	.....	10	.....	4$500	4$500	4$500
Serventes	.....	8	.....	8	.....	4$500	5$000	4$000
				155				

Escriptorio da 3ª Divisão, 30 de junho de 1907. — *J. Mariz Lemos do Lago*, official.

IL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

xercicio de 1906

Estado do Par			
» de Goyá			
» de Serg			
» de S. P			
» do Rio	5		
Camara Munic			
» »			
» »			
» »			
» »			
» »			
» »			
» »			
» »			
» »			
Intendencia M			
Companhias di	9		
Diversas Estra	9		
Diversos deved	9		
» respo	6		
Deposito.....			
	3		
Custo do Rama			
» da E. de			
» » » »			
Construcção do	3		
Casa de machin			
Usina de creos			
Rotunda em Se			
Proprios divers			
Officinas do En			
Material rodant			
Instrumentos e			
Mobilia.....			
Machinas diver			
Illuminação a g			
Illuminação el	5		
Divida interna			
Titulos deposit			
Renda a arreca			
» a cobrar	2		
Caixa.....	2		
Estações.....	3		
	7		

PASSIVO

Conta de capital		164.526:865$020
Thesouro Federal		64.873:601$959
Emprestimo do Estado do Rio de Janeiro		150:000$000
Cauções para garantia de contractos	620:537$765	
» » » » propostas	99:980$000	
» diversas	18:039$967	903:564$462
Valores depositados		607:450$801
Fianças de empregados	23:816$900	
» » carregadores	19:600$900	43:416$900
Indemnisações por fornecimentos		3:017$539
Reclamações		21:383$852
Intendencia Municipal da Bahia	484$000	
Escola annexa ás Officinas	100$000	584$000
		8:809$196
Fundos para soccorros de empregados		
Imposto do Estado de S. Paulo		10:727$504
Companhias diversas		12:772$905
Credores diversos		1.435:392$159
		232.635:676$297

S. E. ou O. — 2

C 2.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO —CONTABILIDADE

Balanco do exercicio de 1906

ACTIVO		PASSIVO	

C 3. — ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da conta de lucros e perdas no exercicio de 1906

DEBITO		CREDITO	
Custeio da Estrada	30.574:049$022	Rendimento do trafego	30.887:757$521
Transporte (exercicio de 1905)	878$518	Renda eventual	54:934$040
Importancia do custo do material rodante que teve baixa por inutil ao serviço	1.046:090$882	» de proprios da Estrada	67:028$152
Balanço para fechar e que passa para a conta de capital	110.153:364$864	Porcentagem sobre fornecimentos	8:822$353
		» » transportes	5:296$800
		» » o imposto do Estado de Minas	62:090$098
		» » » » » » do Rio	30:326$748
		» » » » » » de S. Paulo	7:154$071
		Multas por infracção de contractos	16:360$000
		Indemnisações diversas	5:965$130
		Differença entre a conta do Deposito Central	4$111
		300 saccos de cal	300$000
		Madeiras	6:112$400
		Reposições	39:931$234
		Companhias em trafego mutuo	337:082$587
		Saldo do exercicio de 1905	110.245:218$041
	141.774:383$286		141.774:383$286

S. E. ou O. — 2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1907. — O guarda-livros, *Annibal Pedro dos Santos.*

C 4. — E. F. (DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balançego no anno de 1906

REC			DESPEZA		
Renda do trafego	Janeiro		strada Janeiro	2.151:353 525	
	Fevereiro		Fevereiro	2.106:43[illegible]$376	
	Março		Março	2.430:857$181	
	Abril		Abril	2.256:73[illegible]$545	
	Maio		Maio	2.522:686$457	
	Junho		Junho	2.567:289$003	
	Julho		Julho	2.528:576$534	
	Agosto		Agosto	2.844:753$237	
	Setembro		Setembro	2.633:967$454	
	Outubro		Outubro	2.706:296$153	
	Novembro		Novembro	2.658:941$764	
	Dezembro		Dezembro	3.163:152$793	30.574:049$022
Renda ficticia					846:683$960
Total			Total		31.420:732$982

DEDUZINDO:
Renda pertencente ao trafego mutuo
» » á taxa de transportes
» » ao imposto de S. Paulo
» » » » de Minas
» » » » do Rio de Janeiro

Renda propria da Estrada
Renda eventual e de proprios
Porcentagens diversas
Multas por infracção de contractos
Total

D

		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Passagens	tral:			
DEDUZINDO:	cretaria	155:068$415	30:603$869	185:672$284
Pertencente ao trafego mutuo		121:955$376	3:917$216	125:872$592
» á taxa de transportes		203:071$111	29:217$955	232$289$066
» ao imposto de S. Paulo		7.905:867$956	1.511:324$624	9.417:192$580
		543:735$464	28.115$333	571:850$797
		4.941:076$790	6.141:470$280	11:082$547$070
	e Edificios	7.442:872$163	1.515:752$470	8:958$624$633
Multas por infracção de contractos				
Porcentagens diversas				
Total		21.313:647$275	9:260:401$747	30:574:049$022

Rendimento da Estrada em 1906	Custeio da Estrada em 1906	30.574:049 022
» » » » 1905	» » » » 1905	27.823:789$591
Differença para mais	Differença para mais	2.750:259$431

S. E. ou O. - 2ª Secção da Contabilidade, 30 de junho

C 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1906

RECEITA

DESPEZA

DESENVOLVIMENTO

C 5.— E. ISÃO — CONTABILIDADE

Synop o exercicio de 1906

REC	DESPEZA			
ORDINARIA:				
Rendimento da Estrada	ARIO			
Idem a debito do Governo Central, Estados, Compan				
Importancia dos transportes gratis				
Renda do *Diario Official*	o Central	465:765$644		
» de proprios da Estrada		7.817:101$709		
Sello de nomeações				
Imposto com vencimentos				
Idem para o prolongamento				
Idem para a elevação da linha	CEDIDOS PELOS DECRETOS NS. 6009 E 6278			
Idem para a reparação da linha	STE EXERCICIO			
Importancia das folhas de vencimentos dos exercicios de				
» de conta de material para ser paga por con de 1905	Centro:			
Cauções de contractos			734:768$945	
			15:081$721	
SALDOS DO EXERCICIO ANTERIOR			93:949$230	843:799$896
De Caixa				
De responsaveis	EXERCICIOS DE 1904 E 1905			
			4:605$352	
			1:000$000	5:605$352
			9$355	
			1:747$872	
			7$500	
	Publicos		70$672	
	rto do Rio de Janeiro		15:013$523	
			77:691$817	
	graphos		9:090$750	
	r		46:803$565	
	Flores		2:461$500	
	Minas		1:874$498	
			61$000	
	itas por conta de diversos depositos		14:669$553	169:501$605
UNDOS:				
	Thesouro, por conta da renda geral da			
			33.347:184$695	
	ter sido de mais recebido por duodecimos		75:000$000	
	aldo do exercicio anterior		414:596$292	
	onta do Governo e gratis		1.792:043$325	
	os		515:348$946	
	exercicios 1904 e 1905, enviadas ao Thesuuro		142$412	
	em, idem, idem, idem, idem		310$340	
	reiro, relativa a fiança do ex-fiel Malafaia		10:000$000	
	an Contractos Corporazion, revestida para a			
			1:000$000	36.155:626$010
	SSAM PARA O EXERCICIO SEGUINTE:			
			907:200$162	
	a Silva Guimarães	5.006:027$680		
	nato Saldanha da Gama	422:444$836		
	ier da Silva Malafaia	10:000$000		
	da Silva Rocha	6:000$000		
		186:039$697	5.630:512$213	6.537:712$375
				82.313:636$317

S E. ou O.— 2ª Secção da Contabilidade, 30 de junho

C 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Synopse da receita e despeza effectiva, no exercicio de 1906

RECEITA		DESPEZA	
[illegible]		[illegible]	
[illegible]		[illegible]	
[illegible]		[illegible]	

C 6.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Capital empregado até o anno de 1906

Linha em trafego		
Bitola de 1m,60 :		
1ª Secção	19.718:055$030	
2ª »	15.827:566$597	
3ª »	5.601:487$589	
4ª »	12.930:754$882	
5ª »	22.069:987$765	
Ramal de Santa Cruz	1.348:814$097	
» da Gambôa	354:240$272	
» de Paracamby	193:051$365	
» de S. Paulo	13.587:493$155	
» do Porto Novo do Cunha	5.492:981$797	
» do Paty do Alferes (em estudos)	11:678$770	
Estações	15.868:691$393	
Officinas do Engenho de Dentro	5.008:092$661	
Deposito de S. Diogo	1.290:591$696	
» da Barra do Pirahy	921:109$232	
» de Entre Rios	376:377$208	
» de Palmyra	206:420$711	
» de Lafayette	195:082$415	
» do Norte	273:602$787	
» de Portella	1:196$646	
» de Barra Mansa	280$000	
» de Cachoeira	1:641$472	
Casa de machinas em S. Julião	3:278$424	
Material rodante	36.483:409$597	
Machinas diversas e utensilios	790:034$572	
Mobilias	283:081$467	
Proprios diversos	37:251$000	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	
» electrica	349:396$598	
Instrumentos e livros de Engenharia	5:041$017	
Usina de creosotagem	12:534$985	
		158.813:552$646
Bitola de 1m,00 :		
6ª Secção	18.282:084$484	
7ª »	10:942$666	
Ramal de S. Paulo. — (Jacarehy á Norte)	15.603:980$624	
» de Bello Horisonte	2.743:000$000	
» de Ouro Preto	4.481:970$283	
» de Lavras e Angra	3:389$827	
Linha Auxiliar (*)	9.544:051$967	
Estações	1.330:873$473	
Rotunda de Sete Lagôas	124:988$851	52.125:202$175
Somma	.....	210.938:844$821

(*) No total acima está indicada a quantia de 9.317:178$601, do custo da ex-Estrada de Ferro Melhoramentos no Brazil.

S. E. ou O. — 2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1907. — *Annibal Pedro dos Santos*, guarda-livros.

C 7.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Comparação da despeza effectiva com os respectivos creditos no ultimo quinquennio

Exercicio de 1902

Credito ordinario votado pela Lei n. 831, de 30 de dezembro de 1901	31.308:868$270
Despeza effectiva	28.407:955$392
Sobra	2.900:912$878
Credito concedido pela mesma Lei, art. 18, n. XI, para o prolongamento da linha do centro, de Silva Xavier a Curvello	1.500:000$000
Despeza effectiva	313:163$742
Sobra	1.186:836$258

Exercicio de 1903

Credito ordinario votado pela Lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902	31.176:485$740
Despeza effectiva	28.415:756$166
Sobra	2.760:729$574
Credito concedido pela mesma Lei n. 22, art. XVII, ouro, para o prolongamento da linha do centro (Decreto n. 4828, de 23 de abril de 1903)	1.800:000$000
Despeza effectiva	1.731:599$705
Sobra	68:400$295
Credito concedido pelo Decreto n. 4771, de 10 de janeiro de 1903, para o prolongamento da bitola de Lafayette a Gagé	114:840$000
Despeza effectiva	113:523$390
Sobra	1:316$610
Credito concedido pelo Decreto n. 4989, de 6 de outubro de 1903, para as despezas da Linha Auxiliar	514:042$200
Despeza effectiva	392:915$027
Sobra	121:128$173

Exercicio de 1904

Credito votado pela Lei n. 1145, de 31 de dezembro de 1903	32.470:563$503
Despeza effectiva	31.405:912$265
Sobra	1.064:651$238
Credito concedido pelo Decreto n. 5199, de 19 de abril de 1904, para o prolongamento da linha do centro	1.200:000$000
Despeza effectiva	1.198:000$883
Sobra	1:999$117
Credito concedido pelo Decreto n. 5264, de 30 de julho de 1904, para o custeio dos ramaes de Lavras e Angra no 2º semestre de 1904	100:000$000
Despeza effectiva	99:928$030
Sobra	71$970

Exercicio de 1905

Credito votado pela Lei n. 1316, de 31 de dezembro de 1904	33.060:703$503
Despeza effectiva	31.722:890$789
Sobra	1.337:812$714

Creditos concedidos pelos Decretos ns. 5438 e 5621, de 24 de janeiro e 22 de dezembro de 1905, para o prolongamento da linha do centro	800:000$000
Despeza effectiva	672:361$131
Sobra	127:638$869
Creditos concedidos pelos Decretos ns. 5440, 5581 e 5847, de 24 de janeiro, 1 de agosto e 26 de dezembro de 1905, para o alargamento da bitola de Taubaté a Norte (S. Paulo)	1.400:000$000
Despeza effectiva	1.397:268$069
Sobra	2:731$931
Creditos concedidos pelos Decretos ns. 5441 e 5581, de 24 de janeiro e 4 de julho de 1905, para a elevação da linha de S. Diogo a S. Christovão	800:000$000
Despeza effectiva	737:029$770
Sobra	62:970$230

Exercicio de 1906

Credito ordinario votado pela Lei n. 1.553, de 30 de dezembro de 1905	33.363:136$870
» de supplemento, Decreto n. 6.150, de 2 outubro de 1906	12:000:000
Total	33.375:136$870
Despeza effectiva	32.851:627$371
Sobra	523:509$499
Credito concedido pelo Decreto n. 6140, de 11 de setembro de 1906, para a reparação da linha	1.000:000$000
Despeza effectiva	3.363:411$175
Sobra	636:588$825
Credito concedido pelo Decreto n. 5.982, de 18 de abril de 1906, para a elevação da linha de S. Diogo a S. Christovão	800:000$000
Despeza effectiva	799.860$988
Sobra	139$012
Creditos concedidos pelos Decretos ns. 6008, 6056 e 6279, de 2 de maio, 19 de junho e 20 de dezembro 1906, para o prolongamento da bitola de Taubaté a Norte (S. Paulo)	1.700:000$000
Despeza effectiva	1.307.933$333
Sobra	392:066$667
Credito concedido pelo Decreto n. 6280, de 20 de dezembro de 1906, para o alargamento da bitola de Gagé ao kilometro 501	300:000$000
Despeza effectiva	278:528$229
Sobra	21:471$771
Creditos concedidos pelos Decretos ns. 6009 e 6278, de 2 de maio e 20 de dezembro de 1906, para o prolongamento da linha do centro	850:000$000
Despeza effectiva	843:799$896
Sobra	6:200$104

S. E. ou O. — 2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1907. — O guarda-livros, *Annibal Pedro dos Santos*.

C 8.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Comparação da receita e despeza no ultimo quinquennio com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego no mesmo periodo (1902-1906)

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MEDIA EM TRAFEGO DURANTE O ANNO	MEDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1902			
Receita	30.944:900$982	1.257.714,5 k	24:164$518
Despeza effectiva	28.407:955$392		22:586$967
Saldo	2.536:945$590		
Relação da despeza para a receita	91,802 %		
1903			
Receita	31.261:654$368	1.263.070 k	24:750$531
Despeza effectiva	28.415:756$166		22:497$372
Saldo	2.845:898$202		
Relação da despeza para a receita	91,809 %		
Receita da Linha Auxiliar	125:698$005	167.476 k	750$543
Despeza idem idem	392:915$027		2:346$097
Deficit	267:217$022		
Relação da despeza para a receita	312,508 %		
1904			
Receita	28.912:313$930	1.580.389 k	18:169$339
Despeza effectiva	31.405:912$265		19:872$266
Deficit	2.691:288$425		
Relação da despeza para a receita	109,372 %		
1905			
Receita	28.912:313$930	1.627.294 k	17:767$112
Despeza effectiva	31.722:890$789		19:494$259
Deficit	2.810:576$859		
Relação da despeza para a receita	109,721 %		
1906			
Receita	31.553:357$046	1.697.942 k	18:191$267
Despeza effectiva	32.851:667$374		18:006$533
	1.298:310$328		
	104,114 %		

S. E. ou O.—2ª Secção de Contabilidade, em 30 de junho de 1907.—O guarda-livros, *Annibal Pedro dos Santos*.

				150	7.890	2:433$150	Gagé
				300	7.653	15:629$900	Jubileu
				000	4.162	4:721$100	Congonhas
				000	1.615	1:281$700	Bocaina
				350	10.650	15:335$050	Miguel Burnier
				250	3.129,5	3:232$750	Engenheiro Correia
				700	7.120,5	14:707$500	Itabira
				700	1.129,5	2:183$400	Esperança
				000	936,5	654$800	A. Moreira
				050	3.371	4:596$650	Rio Acima
				000	9.657	22:432$800	Honorio Bicalho
				000	4.001	3:319$800	Rapozos
				000	22.25 ,5	35:428$600	Sabará
				500	20.184,5	19:577$550	General Carneiro
				700	11.024,5	16:720$900	Rio das Velhas
				000	6.872,5	10:625$500	Vespasiano
				200	2.939,5	3:196$000	Dr. Lund
				000	7.665	10.831$050	Pedro Leopoldo
				000	5.500,5	8:065$800	Mattosinhos
				000	4.445	4:689$700	Prudente de Moraes
				000	10.343,5	26:180$800	Sete Lagôas
				000	1.927,5	2:435$100	Silva Xavier
				000	1.718	3:151$900	Taboças
				000	2.434	3:116$000	Araçá
				080	4.214	8:658$180	Cordisburgo
				000	1.639,5	2:522$800	Maquiné
				050	4.828,5	4:102$550	Riacho Fundo
				000	1.117,5	1:199$100	Pindahyba
				000	11.541,5	36:246$300	Curvello
				000	645	837$000	Cachopa
				000	883	747$100	Tamburil
				000	3.291,5	7:265$500	Curralinho
				000	614,5	1:122$900	Contria
				30	185.326	297:432$230	Somma
				000	5.587,5	2:365$000	Inicial
				000	2	2$300	A. Maia
				000	1	2$800	S. Christovão
				000	2	$900	Fruteiras
				000	3	58$100	Del Castillo
							Terra Nova
				000	6.388,5	2:107$200	Iuharajá
				000	2	2$500	Honorio Gurgel
				000	818	347$600	Costa Barros
				000	279	146$500	Tomazinho
				000	675	501$100	Andrade Araujo
				000	125	102$600	Santa Rita
							Ambahy
				00	275	237$500	Crlos Sampaio

6ª Secção.

Linha auxiliar

Procedencia

ASSIGNATURA NHA

EXCURSÃO

Via

1ª CLASSE

ASSE

1ª CLASSE

C 9. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3 DIVISÃO — CON

Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1906

Procedencia	Viajantes																							
	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	1ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.
[illegible]																							

E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3 DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1906

| Viajantes | | |

Viajantes

Procedencia	ASSIGNATURAS 25		ASSIGNATURAS DE EMPREGADOS		CORRIDAS		COUPONS		PENHA		EXCURSÃO		ESPECIAES		OPERARIOS		NOCTURNOS		IDA E VOLTA		ORDINARIAS	
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE		1ª CLASSE		1ª CLASSE		2ª CLASSE		1ª CLASSE		1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª
	Quantidade / Producto	Quantidade / Producto	Quantidade / Producto	Quantidade / Producto	Quantidade / Producto	Quantidade / Producto	Quantidade / Producto	Quantidade / Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Lisboa (cidade)																						
Barreiro e Costa Sul																						
Baixo Alentejo e Algarve																						
Ramal de Évora-Beja																						
Ramal de S. Paulo																						
Ramal de Leiria																						
Linha do Norte																						
Ramal de Porto Santo																						
Ramal de Vale Prado																						
Ramal de Vila Nova																						
Tejo de Rio Maior																						
Costa de Oeste																						
Despachos em trânsito																						
Total geral																						

Viajantes

Procedencia	Bilhetes de empregados			Cortesias			Cupons			Penha		Excursão		Especiaes		Operarios		Nocturnos		Ida e volta		Ordinarias				Totaes					
	1ª classe	2ª classe	Receita	1ª classe		2ª classe		1ª classe		2ª classe		1ª classe		1ª classe		2ª classe		1ª classe		1ª classe		2ª classe		1ª classe		2ª classe		Total	
	Quantidade	Receita		Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Lado leste																															
Ramal de Santo Amaro																															
Ramal de Petrópolis																															
Lado oeste																															
Ramal de Ipiranga																															
Ramal de Itú																															
Ramal de Sorocaba																															
Ramal de Santos																															
Ramal de Rio Claro																															
Ramal de Campinas																															
Companhia Paulista de Estradas de Ferro																															
Total geral																															

CONTA

...o da rem...

| | | |

Procedencia	BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		VEHICULOS		MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL	Procedencia
									CAFÉ		DIVERSAS		TOTAL							
	Peso	Frete	Peso	Frete	Quantidade	Frete	Quantidade	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete	Peso	Frete						
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Procedencia	BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		VEHICULOS		MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL	Procedencia
									CAFÉ		DIVERSOS		TOTAL							
	Peso	Preço	Peso	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço	Peso	Preço						
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABI

eita por mezes no anno de 1906, com exclusão da renc

	TOTAL		TOTAL						BAGAGENS		ENCOMMENDAS	
	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	PRODUCTO	2ª CLASSE	PRODUCTO	TOTAL	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO
Jan	.517.383,5	313:148$960	505.130	338:854$407	1.141.898	358:194$550	1.647.028	697:048$950	756.320	31:911$030	4.565.888	131:686$945
Fev	.502.171,5	311:542$160	517.349	314:450$580	1.100.661	331:048$0[illegible]0	1.618.010	645:498$610	637.527	29:052$120	4.343.094	128:996$180
Ma	.524.943,5	307:998$070	488.356,5	317:089$340	1.158.402	358:095$440	1.646.758,5	675:184$780	827.891	36:231$970	4.310.278	162:104$[illegible]96
Ab	.600.133,5	325:695$850	553.651,5	372:410$110	1.201.820	394:111$900	1.755.471,5	766:522$010	852.798	38:919$610	5.302.309	143:837$390
M	.688.581,5	358:892$820	588.032,5	400:340$480	1.249.319,5	399:739$000	1.837.352	800:079$480	850.576	36:726$360	4.747.411	141:368$000
J	.589.806,	315:763$690	531.341	286:307$310	1.218.559,5	401:775$490	1.749.900,5	738:082$800	818.509	36:537$660	4.777.114	163:003$33[illegible]
	.423.019,5	1.933:041$550	3.183.860,5	2.129:452$220	7.070.660,5	2.242:964$440	10.254.520,5	4 372:416$660	4.773.615	209:378$759	28.045.094	870:996$34[illegible]
	.623.817,5	315:708$760	547.449	388:741$350	1.211.474	409:071$955	1.788.923	797:813$305	859.054	37:45[illegible]$280	4.781.568	146:494$829
	.658.598,5	344:005$930	576.126,5	416:188$830	1.245.441	413:752$075	1.821.567,5	829:940$905	854.289	37:639$900	5.422.462	144:135$340
	.573.417	318:604$810	532.143	431:356$650	1.228.515	456:808$230	1.760.658	888:164$880	834.205	39:737$[illegible]80	5.401.755	179:309$[illegible]48
	.732.600,5	351:082$170	586.236,5	409:787$310	1.305.453	424:524$580	1.891.689,5	834:311$920	907.950	41:638$690	6.059.223,5	155:202$81[illegible]
	.590.173,5	305:738$390	535.090	385:680$900	1.210.584,5	396:827$935	1.745.674,5	782:508$835	785.139	35:224$400	5.923.839	157:836$451
	.637.610	314:351$220	540.494,5	415:543$510	1.274 406	433:398$800	1.814.900	854:942$340	923.715	41:118$800	6.517.501	188:933$716
	.816.217	1.949:491$280	3.317.539,5	2.447:298$310	7.505.873,5	2.540:383$575	10.823.412,5	4.987:682$185	5.164.361	232:817$750	34.106.348,5	971:914$094
	.239.235,5	3.882:532$830	6.501.399,5	4.576:750$930	14.576.533,5	4.783:348$015	21.077.933	9.360:098$845	9.937.976	442:196$500	62.152.442,5	1.842:910$439
	.740.257	3.587:771$310	5.909.957,5	4.409:628$420	13.591.665,5	4.568:684$940	19.501.623	8.978:313$360	8.702.234,5	434 609$505	54.735.232	1.736:030$025
	.498.979,5	294:761$520	591.442	167:122$410	934.868	214:663$075	1.576.310	381:785$485	1.235.741,5	7:586$9[illegible]5	7.417.210,5	106:880$414
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

C 10. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da receita por mezes no anno de 1906, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

MEZES	VIAJANTES																		HAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		VEHICULOS		MERCADORIAS			
	INTERIOR						SUBURBIO						TOTAL														CAFÉ		DIVERSAS	
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	Franquia	Total	Franquia	1ª classe	2ª classe	3ª classe	Franquia	Total	Franquia	1ª classe	2ª classe	3ª classe	Franquia	Total	Franquia	Peso	Excesso	Peso	Excesso	Cabeças	Kilos	Cabeças	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Janeiro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Fevereiro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Março	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Abril	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Maio	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Junho	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total do 1º semestre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Julho	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Agosto	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Setembro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Outubro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Novembro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dezembro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total do 2º semestre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	Anno de 1906	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Anno de 1905	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Diferenças	Para mais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Para menos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Divisão de Contabilidade, 27 de julho de 1907.

—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

ita por mezes no anno de 1906, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

		TOTAL						BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		VEHICULOS		MERCADORIAS										
																CARGA		DIVERSAS		TOTAL						
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

O Contador, Francisco Alunis Freire.

C 10.—

Demonstração da rece

MEZES	VIAJANTES										
	INTERIOR						SUBURBIOS				
	1ª CLASSE	PRODUCTO	2ª CLASSE	PRODUCTO	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	PRODUCTO	2ª CLASSE	PRODUCTO	
Janeiro	27.262	198:476$290	102.382,5	185:423$700	129.644,5	383:899$990	477.868	140:378$110	1.039.515,5	172:770$350	1
Fevereiro	24.752	171:441$120	91.086,5	162:815$360	115.838,5	333:956$480	492.597	143:303$460	1.009.574,5	168:232$700	1
Março	24.354,5	185:339$020	97.460,5	181:847$690	121.815	367:186$710	464.002	131:750$320	1.060.941,5	176:217$750	1
Abril	31.590,5	225:094$910	123.747,5	215:731$250	155.338	440:826$160	522.061	147:315$200	1.078.072,5	178:380$650	1
Maio	30.118,5	232:190$760	118.652	208:995$900	148.770,5	441:186$660	557.914	168:149$720	1.130.667,5	190:743$100	1
Junho	33.236,5	250:892$120	126.858	221:426$990	160.094,5	472:319$110	498.104,5	135:415$190	1.091.701,5	180:348$500	1
Total do 1º semestre	171.314,5	1.263:134$220	660.187	1.176:210$390	831.501	2.439:375$110	3.012.546,5	866:318$000	6.410.473	1.066:723$550	9
Julho	33.381	256:703$790	131.724,5	225:400$755	165.105,5	482:104$545	514.068	132:037$560	1.109.749,5	183:671$200	1
Agosto	34.997,5	260:509$900	127.971,5	225:425$075	162.969	485:934$975	541.129	155:678$930	1.117.469,5	188:327$000	1
Setembro	37.261,5	295:853$290	149.979,5	273:706$780	187.241	569:560$070	494.881,5	135:503$360	1.078.535,5	183:101$450	1
Outubro	32.530	254:322$120	126.559	228:907$630	159.089	483:229$750	553.706,5	155:465$220	1.178.894,5	195:616$950	1
Novembro	32.472	257:050$210	123.029	219:711$235	155.501	476:770$44	502.618	128:621$690	1.087.555,5	177:116$700	1
Dezembro	36.717,5	287:083$120	140.572,5	253:508$000	177.290	540:591$120	503.776,5	128:460$420	1.133.833,5	185:890$800	1
Total do 2º semestre	207.359,5	1.611:531$430	799.836	1.426:659$475	1.007.195,5	3.038:190$905	3.110.179,5	835:767$180	6.706.037,5	1.113:724$100	9
Total — anno de 1906	378.673,5	2.874:665$650	1.460.023	2.602:900$365	1.838.696,5	5.477:566$015	6.122.726	1.702:085$180	13.116.510,5	2.180:447$650	19
Total — anno de 1905	372.363	2.850:666$570	1.389.003	2.539:875$480	1.761.366	5.390:542$050	5.537.594,5	1.558:961$850	12.202.662,5	2.028:809$360	17
Differenças — Para mais	6.310,5	23:999$080	71.020	63:024$885	77.330,5	87:023$965	585.131,5	143:123$330	913.848	151:638$190	1
Differenças — Para menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..

Divisão de Contabilidade, 27 de julho de 1907.

C 11.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO—CON

Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes de suburbios n

| ESTAÇÕES | | |

TRAL DO BRAZIL — 3 DIVISÃO — CONTABILIDADE

ão por mezes do movimento e producto de viajantes de suburbios no anno de 1906

ÃO — CONTABILIDADE

Demonstrmutuo para a receita geral desta Estrada no anno de 1906

ANOS	MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
	CAFÉ		DIVERSOS		TOTAL				
	Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto			
E. F. Muzambinho	2.107.567 11.516.054	56:198$973 307:045$300	821.549 1.072.692	12:786$727 14:780$100	2.929.116 12.588 746	68:985$700 321:825$400	.....	.....	79:291$200 329:795$140
	13.623.621	363:244$273	1.894.241	27:566$827	15 517.862	390:811$100	.....	.....	409:089$340
E. F. Grão Pará	59 175	1$800 8$200	337.376 459.744	8:169$200 12:305$700	337.435 459 919	8:171$000 12:313$900	31$490 27$260	.....	10:020$600 14:202$620
	234	10$000	797.120	20:474$900	797.354	20:484$900	58$750	.....	21:223$220
E. F. Leopoldina (Ra	1.357.805 4.660.359	37:524$147 127:795$707	553.344 1.341.464	9:914$537 16:266$194	1.951.149 6.001.823	47:438$684 144:061$901	150$180 110$200	.....	51:607$128 145:336$971
	6.025.164	165:319$944	1.924.808	26:180$731	7.952.972	191:500$675	260$380	.....	199:944$090
E. F. Oeste de Minas	2.407.538 7.486.263	67:203$ 30 203:379$400	1.474.210 3.915.699	28:414$170 54.313$600	3.881 748 11.401.962	95:618$200 257:693$ 00	100$600 48$600	.....	135:265$000 208:738$200
	9.893.801	270:583$130	5.389.909	82:728$070	15.283.7 0	353:311$200	149$200	.....	434:004$100
E. F. U. Valenciana	555.916 1.655.403	17:012$100 51.635$800	167.047 92.844	3:530$800 1:977$100	722.963 1.749.337	20:541$900 53:612$900	520$400 486$180	.....	32:515$000 65:153$780
	2.212.409	68:647$900	259.891	5:518$900	2.472.300	74:166$800	1:006$580	.....	97:668$780
E. F. Minas e Rio	69.596 434.736	1:997$3 2 11:964$600	1.564.389 1.733.108	36.883$228 40:843$500	1.633.985 2.167.844	38:880$600 52:808$100	59$000 33$160	.....	223:897$100 318:245$260
	504.332	13:961$972	3.297.497	77:726$728	3.801.829	91:688$700	92$160	.....	542:142$360
E. F. Leopoldina (Lis	5.318.371 11.494.935	139:380$174 295:153$239	7.615.428 7.541.487	71:674$497 88:205$134	12.933.799 19.042.422	211:054$671 383:358 373	177$920 152$280	.....	250:835$391 429:964$533
	16.813.306	434:513$413	15.162.915	159:879$631	31.976.221	594:393$044	330$200	.....	680:800$024
E. F. Sapucahy	1.058.310 2.931 160	32:958$050 79:500 800	3 892.966 3.264.755	66:092$150 71:257$000	4.951.306 6.195 915	99:050$200 150:557$300	66$200 2 800	.....	116:0 2$800 167:558$220
	3.989.500	112 258$350	7.157.721	137:349$150	11.147.221	249:607$500	69$000	.....	283:611$020
E. F. Juiz de Fóra	1.306.221 5.053.359	60:093$630 233:869$900	31.165 99.936	804$270 1:359$500	1.337.386 5.153.295	60:897$900 235:229$400	17$500 4$150	.....	61:712$600 236:778$060
	6.359.580	293:963$530	131.101	2:163$770	6.490.681	296:127$300	21$660	.....	298:490$660
E. F. Rio das Flores	699.942 1.606.682	23:204$981 52:992$700	70.949 43.006	1:133$519 975$500	770.891 1.649.688	24:338$500 53:968$200	19 8$860 405$780	.....	28:597$260 58:388$380
	2.306.624	76:197$681	113.955	2:109$019	2.420.579	78:306$700	59[illegible]$640	.....	86:985$640
Companhia Navegação	237.322 862.737	4:813$700 17:072$ 00	36.497 32.281	660$600 744$300	273.819 895 018	5:474$300 17:817$200	.....	.....	7519$600 1883$700
	1.100.059	21:886$600	68.778	1:404$900	1.168$837	23:291$500	.....	.....	23:403$300
Repartição Geral dos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5:102$130 5:077$800	.....	5:102$430 5:077$800
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10:270$230	.....	10:270$230
Total	62.831.630	1.820:586$793	36.197.936	543:100$725	99.029.566	2.363:687$518	12:854$[illegible]00	.....	3.000:632$782
1905 — E. F. Muzambinho	7.779.082	207:196$600	1.850.124	38:522$040	9.629.206	245:718$640	.....	.....	263:118$440
E. F. Grão Pará	.....	.....	738.601	21:112$ 60	738.601	21:112 660	21$720	.....	26:689$ 80
E. F. Leopoldina	5.394.878	133:255$559	2.826.371	31:971$ 24	8.221.249	165:227$483	137$ 40	.....	177:391$483
E. F. Oeste de M	4.565.220	124:507$300	3.789.189	69:288$300	8.354 409	193:795$900	938$300	.....	275:346$900
E. F. União Va	290.094	42:885$200	290.094	6.772$860	1.631.612	49:6 8$060	772$000	.....	76:523$560
E. F. Minas e R	684.330	21:310$900	3.676.536	133:044$440	4.360.866	154:3 5$340	79$540	.....	601:464$060
E. F. Leopoldin	22.373.975	640:173$004	15.614.757	158:079$712	37.988.732	798:252$716	177$780	.....	880:141$061
E. F. Sapucahy	631.163	19.455$90	5.077.23	117:706$900	5.708.40	137:162$800	.....	.....	163:911$800
E. F. Juiz de Fó	5.132.694	233:070$200	99.607	1:818$600	5.232.301	234:888$800	34$060	.....	237:105$160
E. F. Rio das F	1.558.500	51:608$400	101.225	2:007$900	1.659 725	53:616$400	302$490	.....	61:865$590
Companhia de Na	531.611	19:092$300	67.093	1.777$400	598.704	120469 700	.....	.....	12:501$000
Repartição Geral	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:946$280	.....	8:946$280
Total	50.022.976	1.484:915$833	34.133.924	582:075$636	84.156.900	2.066:991$469	10:554$710	.....	2.785:004$914
Differenças	12.808.654	335:670$930	2.054.012	.....	14.872.666	296:696$019	.....	.....	305:627$868
	.....	.....	.....	38:974$911	.....	.....	2:290$090	.....	.....

Contadoria, 28 de

O Contador, *Francisco Muniz Freire.*

C 12. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração do movimento e receita com os concertos das diversas [illegible] em tráfego mútuo para receita geral desta Estrada no anno de 1906

| ANNO DE 1906 | [illegible] | [illegible] | [illegible]

RAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

L — 3ª

Demonstração da ara as Thesourarias dos Estados de S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas Geraes, pa a no

Verbas	COMPANHIA E. F. RIO DAS FLORES	E. F. JUIZ DE FÓRA E PIÁU	REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS	A. P. GUEDES & COMP.	PESTANA & COMP.	MONTEIRO SANTOS & COMP.	TOTAL DAS ESTRADAS	TOTAL
Viajantes	182$900	.....	.....	.....	.....	.....	31:597$300	
Bagagens	42$800	14$700	.....	119$100	14$000	.....	5:476$740	
Encommendas	746$000	183$300	.....	10:529$400	1:134$400	.....	39:662$184	
Animaes	6$500	.....	.....	3$400	.....	.....	634$500	
Vehiculos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104$900	
Mercadorias	22:128$200	9:698$800	.....	190$000	6$000	.....	914:137$655	
Telegrammas	51$100	10$000	4:455$410	.....	.....	.....	4:942$710	
Rendas diversas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Somma do 1º semes	23:157$500	9:906$800	4:455$410	10:841$900	1:154$400	.....	996:555$989	
Viajantes	226$900	.....	.....	.....	.....	.....	49:163$300	
Bagagens	81$400	14$000	.....	83$600	19$000	.....	5:012$000	360:098$845
Encommendas	946$600	441$500	.....	11:792$900	1:249$000	.....	49:743$140	442:196$500
Animaes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	710$000	312:910$430
Vehiculos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	154$200	201:949$450
Mercadorias	40:985$800	17:042$200	.....	140$000	9$500	.....	2.185:529$779	230$100
Telegrammas	68$000	8$300	4:921$030	.....	.....	.....	5:435$650	9:675:210
Rendas diversas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57:711$234
								83:735$968
Somma do 2º semes	42:308$700	17:506$000	4:921$030	12:016$500	1:277$500	.....	2.295:748$069	63:166$220
								03:681$542
Total do anno de 1	65:466$200	27:412$800	9:376$140	22:858$400	2:431$900	.....	3.292:304$058	34:169$030
								88:229$083
Viajantes	428$515	2$800	.....	.....	.....	.....	94:837$615	37:757$521
Bagagens	109$200	42$300	.....	284$600	44$000	8$000	13:108$600	34:151$648
Encommendas	1:643$000	657$975	.....	25:248$460	1:507$900	205$300	90:203$955	38:929$489
Animaes	17$500	13$700	.....	1$700	.....	.....	3:331$360	30:721$200
Vehiculos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	306$400	
Mercadorias	48:298$100	21:100$300	.....	245$100	54$000	.....	1.946:642$075	21:559$853
Telegrammas	105$800	29$600	7:353$940	.....	.....	.....	8:055$990	
Rendas diversas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Somma em 1905	50:602$115	21:846$675	7:353$940	25:779$860	1:605$000	213$300	2.156:485$995	
Differenças { Para m	14:864$085	5:566$125	2:022$500	.....	826$000	.....	1.135:818$063	3:345$500
Differenças { Para me	.....	.....	.....	2:921$460	.....	213$300	.....	4:380$140
								9:705$421
								1:608$500
								.....
								259$100
								:508$832
								:598$702
								:035$110
								.....
								:047$308
								102$541
								211$411
								361$260
								355$300
								234$447
								186$692
								183$102
								81$159

Contadoria,

C 13. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da receita com que a E. F. Central do Brazil concorreu para as Companhias em tráfego mútuo e bem assim para as Thesourarias dos Estados de S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas Geraes, para arrecadação do imposto estadual no anno de 1906

Verbas da receita	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Contadoria, 20 de maio de 1907. — *José dos Santos Barros de Andrade* [illegible] *Francisco Munoz Freire.*

C 14. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3

Balancete da renda no

RENDA ACCUMULADA

VERBAS DE RECEITA	PRODUZIDA E ARRECADADA PELA E. F. CENTRAL	PRODUZIDA PELA E. F. CENTRAL E ARRECADADA PELO TRAFEGO MUTUO	PRODUZIDA E ARRECADADA PELO TRAFEGO MUTUO	PRODUZIDA PELO TRAFEGO MUTUO E ARRECADADA PELA E. F. CENTRAL	PROVENIENTE DE TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO, ETC.	TOTAL
RENDA PROPRIA DA E. F. CENTRAL						
Passagens	8.531:856$345	...	101:526$700	...	726:715$800	9.360:098$845
Bagagens	423:989$500	...	18:207$000	...	...	442:196$500
Encommendas	1.495:046$475	...	163:055$964	...	184:808$100	1.842:910$439
Animaes — frete pago	769:191$150	...	430:958$000	...	1:799$300	1.201.949$450
» — » a pagar	...	...	...	230$100	...	230$100
Vehiculos	8:601$110	...	112$100	...	965$000	9:678:210
Mercadorias — frete pago	5.341:222$814	...	588:159$520	...	628:321$900	6.557:711$234
» — » a pagar	7.968:883$570	1.119:324$400	...	1.775:527$998	...	10.883:735$968
Telegrammas	48:774$320	...	12:854$800	...	1:537$100	63:166$220
Armazenagens	103:681$542	...	...	...	...	103:681$542
Multas	34:169$030	...	...	...	...	34:169$030
Rendas diversas	250:013$083	...	...	...	138:215$500	388:229$083
Somma	24.995:437$339	1.119:324$400	1.314:874$684	1.775:758$098	1.682:363$000	30.887:757$521
Saldo do anno anterior nas agencias	64:151$648	...	...	...	...	64:151$648
» » » » a cobrar	158:638$289	...	...	30:291$200	...	188:929$489
Renda ficticia	...	...	...	...	280:721$200	280:721$200
Somma	25.218:227$276	1.119:324$400	1.314:874$684	1.806:049$298	1.963:084$200	31.421:559$858
RENDA PERTENCENTE AO TRAFEGO MUTUO						
Passagens	80:760$600	...	7:584$900	...	...	88:345$500
Bagagens	10:488$740	...	3:897$400	...	...	14:386$140
Encommendas	89:405$324	...	20:300$100	...	...	109:705$424
Animaes — frete pago	1:344$500	...	3:264$000	...	...	4:608$500
» — » a pagar	...	...	...	...	...	...
Vehiculos	259$100	...	...	...	...	259$100
Mercadorias — frete pago	723:385$432	...	81:123$400	...	...	804:508$832
» — » a pagar	...	1.611:440$100	...	2.295:158$602	...	3.906:598$702
Telegrammas	10:378$360	...	256$750	...	...	10:635$110
Rendas diversas	...	...	...	...	...	...
Somma	916:022$056	1.611:440$100	116:426$550	2.295:158$602	...	4.939:047$308
Saldo de fretes a cobrar do anno anterior	...	...	...	34:102$541	...	34:102$541
» de impostos » » » »	211$411	...	...	...	...	211$411
Somma	916:233$467	1.611:440$100	116:426$550	2.329:261$143	...	4.973:361$260
Imposto de transito	638:855$800	...	...	...	...	638:855$800
» Estadoal de S. Paulo	119:234$447	...	...	...	...	119:234$447
» Estadoal » Minas	777:986$692	...	...	...	...	777:986$692
» Estadoal do Rio de Janeiro	384:483$102	...	...	...	...	384:483$102
Total geral	28.055:020$784	2.730:764$500	1.431:301$234	4.135:310$441	1.963:084$200	38.315:481$159

3.ª Divisão, 1ª Secção em 11 de abril de 1907.

C 14. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balancete da renda no anno de 1906

RENDA ACCUMULADA

MOVIMENTO DA RENDA

RENDA PROPRIA DA E. F. CENTRAL

RENDA PERTENCENTE AO TRAFEGO MUTUO

BALANÇO DO DINHEIRO REMETTIDO

Demonstração do saldo a arrecadar no anno seguinte

Verbas de receita	Producto

Contador interino, Joaquim J. Leitão.

AO—CONTABILIDADE

a Municipal da Capital e Companhias, no anno de 1906

REC	NIMAES		VEHICULOS		TELEGRAMMAS	TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL	Observação
		PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO					
Inspecção Geral das Obr	3	41$400	.....	.....	.....	.....	.....	8:663$500	
Inspectoria de Illuminaç		.....	.....	.....	.....	.....	.....	30$000	
Repartição Geral dos T		.....	.....	.....	9$900	.....	370$000	24:046$800	
» » » C		.....	.....	.....	.....	.....	.....	16:125$900	
Administração »		.....	.....	.....	258$500	.....	.....	1:889$800	
» »		.....	.....	.....	57$200	.....	61$800	19:244$800	
» »		.....	.....	.....	8$300	.....	2$600	748$400	
Ministerio da Fazenda		.....	.....	.....	8$200	.....	411$700	536:777$800	Nas mercadorias estão incluidos valores na importancia de 364:42.$400.
» » Justiça e		.....	.....	.....	.....	.....	40$000	3:534$900	
O mesmo « Secretaria d		.....	2	33$200	165$500	.....	344$900	43:623$600	
» « Força Polic		.....	.....	.....	.....	.....	90$000	10:428$800	
» « Directoria	8	87$400	.....	.....	.....	.....	71$400	12:891$700	
» « 13ª, 14ª e 1		.....	.....	.....	.....	.....	.....	759$700	
» « Casa de Det		.....	.....	.....	.....	.....	.....	800$000	
» « Juizo Seccio		.....	.....	.....	.....	.....	.....	17$400	
» « » »		.....	.....	.....	.....	.....	.....	122$400	
» « Comm. Sup		.....	.....	.....	.....	.....	.....	60$000	
» « » »		.....	.....	.....	.....	.....	80$000	254$200	
» « Corpo de B		.....	.....	.....	.....	.....	.....	14$000	
» « Juizo Seccio		.....	.....	.....	.....	.....	.....	135$500	
» « Escola Poly		.....	.....	.....	.....	.....	40$000	2:750$300	
» « » de M		.....	.....	.....	.....	.....	.....	2:548$400	
» « Serviço Elei		.....	.....	.....	13$000	.....	.....	329$900	
» « Museu Naci		.....	.....	.....	.....	.....	6$800	20$200	
» « Transporte		.....	.....	.....	.....	.....	97$700	852$300	
» « Secretaria d		.....	.....	.....	2$000	.....	.....	2$000	
Ministerio das Relações		.....	.....	.....	.....	.....	400$000	1:725$400	
» da Guerra..	3	1:021$700	23	381$500	255$900	.....	99:753$000	673:244$100	
» » Marinha.		.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:152$800	
Prefeitura do Districto		.....	.....	.....	.....	.....	.....	133$500	
Estado de S. Paulo....	5	482$600	13	488$100	277$200	.....	21:973$ 00	88:464 300	
Secretaria do Interior d	3	65$500	4	62$200	92$400	.....	13:665$800	178:691$300	
» das Finanças	5	9$800	.....	.....	3$400	.....	164$300	20:609$700	
Estado do Rio de Janei	3	.....	.....	.....	385$600	.....	92$400	13:048$700	
Corpo de Policia do Est		90$900	.....	.....	.....	.....	.....	5:637$400	
Estrada de Ferro Oeste	7	.....	.....	.....	.....	.....	543$500	12:983$500	
	2	1:799$300	42	965$000	1:537$100	.....	138:215$500	1.682:363$000	
F									
Movimento dos Suburbio		1:033$400	23	341$800	315$600	.....	62:035$600	361:485$500	
Linha Auxiliar (Interio		.....	.....	.....	.....	.....	.....	262$600	
Movimento da Serra....		765$900	19	623$200	1:221$500	.....	76:179$900	1.320:614$900	

Contadoria, 4

O contador — *F. Muniz Freire.*

C 15.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO—CONTABILIDADE

Demonstração dos transportes concedidos por conta do Governo Central, Estados Federados, Intendencia Municipal da Capital e Companhias, no anno de 1906

REQUISITANTES	VIAJANTES					ENCOMMENDAS		MERCADORIAS		ANIMAES		VEHICULOS		[illegible]	[illegible]	RENDAS [illegible]	[illegible]	Observação
	1ª classe		2ª classe		TOTAL													
	Numero	Franquia	Numero	Franquia		Kilogramas	Franquia	Kilogramas	Franquia	Numero	Franquia	Numero	Franquia	[illegible]	[illegible]			
Inspecção Geral das Obras Publicas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]						[illegible]	
Inspectoria da Illuminação da Capital Federal	[illegible]	[illegible]			[illegible]													
Repartição Geral dos Telegraphos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]								[illegible]	
Administração do Districto Federal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Estado de Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]			[illegible]	
Estado de São Paulo	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]									[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Ministerio da Fazenda	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Ministerio da Justiça e Negocios Interiores	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ministerio da Secretaria de Estado dos Negocios Estrangeiros	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]									[illegible]	[illegible]	
Marinha Federal da Capital Federal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Direcção Geral de Saude Publica	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]							[illegible]	[illegible]	
1º, 14º e 15º Districtos		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]												[illegible]	
Casa de Detenção do Districto Federal				[illegible]	[illegible]												[illegible]	
Junta Central de Estatistica do Rio	[illegible]	[illegible]			[illegible]												[illegible]	
[illegible] de São Paulo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]												[illegible]	
Commando Sup. da Guarda Nacional da Capital Federal	[illegible]	[illegible]			[illegible]												[illegible]	
[illegible] do Estado de São Paulo	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]										[illegible]	
Corpo de Bombeiros			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]									[illegible]	[illegible]	
Junta Central de Estatistica de Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]												[illegible]	
Escola Polytechnica	[illegible]	[illegible]			[illegible]												[illegible]	
[illegible] de Minas de Nova Friburgo	[illegible]	[illegible]			[illegible]			[illegible]	[illegible]							[illegible]	[illegible]	
Serviço Eleitoral						[illegible]	[illegible]										[illegible]	
Museu Nacional								[illegible]	[illegible]					[illegible]			[illegible]	
Transporte de presos				[illegible]	[illegible]											[illegible]	[illegible]	
Secretaria da Camara dos Deputados																[illegible]	[illegible]	
Ministerio das Relações Exteriores	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]							[illegible]			[illegible]	
Ministerio da Guerra	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	
Ministerio da Marinha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]								[illegible]	
Prefeitura do Districto Federal	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]												[illegible]	
Estado de São Paulo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]										[illegible]	
Secretaria do Interior do Estado de Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Estado do Espirito Santo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Estado do Rio de Janeiro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Estrada de Ferro Oeste de Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]							[illegible]	[illegible]	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	

RECAPITULAÇÃO

Ministerio da Guerra	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Linha Auxiliar Interior	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Movimento da Serra	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	

Contadoria, 4 de junho de 1907

O contador — F. Moreira Pires.

ÃO—CONTABILIDADE

ia Municipal da Capital e Companhias, no anno de 1906

REC	NIMAES		VEHICULOS		TELEGRAMMAS	TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL	Observação
		PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO					
Inspecção Geral das Obr	13	41$400	.....	.....	.....	.....	.....	8:663$500	
Inspectoria de Illuminaç		.....	.....	.....	.....	.....	.....	30$000	
Repartição Geral dos T		.....	.....	.....	9$900	.....	376$000	24:046$800	
» » » C		.....	.....	.....	.....	.....	.....	16:125$900	
Administração »		.....	.....	.....	258$500	.....	.....	1:889$800	
» »		.....	.....	.....	57$200	.....	61$300	19:244$800	
» »		.....	.....	.....	8$300	.....	2$600	748$400	
Ministerio da Fazenda		.....	.....	.....	8$200	.....	411$700	536:777$800	Nas mercadorias estão incluidos valores na importancia de 364:42[illegible]$400.
» » Justiça e		.....	.....	.....	.....	.....	40$000	3:534$900	
O mesmo « Secretaria d		.....	2	33$200	165$500	.....	344$900	43:623$600	
» « Força Polic		.....	.....	.....	.....	.....	90$000	10:428$800	
» « Directoria	8	87$400	.....	.....	.....	.....	71$400	12:891$700	
» « 13ª, 14ª e 1		.....	.....	.....	.....	.....	.....	759$700	
» « Casa de Det		.....	.....	.....	.....	.....	.....	800$000	
» « Juizo Seccio		.....	.....	.....	.....	.....	.....	17$400	
» « » »		.....	.....	.....	.....	.....	.....	122$400	
» « Comm. Sup		.....	.....	.....	.....	.....	.....	60$000	
» « » »		.....	.....	.....	.....	.....	80$000	254$200	
» « Corpo de B		.....	.....	.....	.....	.....	.....	14$000	
» « Juizo Seccio		.....	.....	.....	.....	.....	.....	135$500	
» « Escola Poly		.....	.....	.....	.....	.....	40$000	2:750$300	
» « » de M		.....	.....	.....	.....	.....	.....	2:548$400	
» « Serviço Elei		.....	.....	.....	13$000	.....	.....	329$900	
» « Museu Naci		.....	.....	.....	.....	.....	6$800	20$200	
» « Transporte		.....	.....	.....	.....	.....	97$700	852$300	
» « Secretaria		.....	.....	.....	2$000	.....	.....	2$000	
Ministerio das Relações		.....	.....	.....	.....	.....	400$000	1:725$400	
» da Guerra..	3	1:021$700	23	381$500	255$900	.....	99:753$000	673:244$100	
» » Marinha.		.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:152$800	
Prefeitura do Districto		.....	.....	.....	.....	.....	.....	133$500	
Estado de S. Paulo....	3	482$600	13	488$100	277$200	.....	21:973$[illegible]00	88:464$300	
Secretaria do Interior d	5	65$500	4	62$200	9[illegible]$400	.....	13:665$800	178:691$300	
» das Finanças	3	9$800	.....	.....	3$400	.....	164$300	20:609$700	
Estado do Rio de Janei		.....	.....	.....	385$600	.....	92$400	13:048$700	
Corpo de Policia do Est	7	90$900	.....	.....	.....	.....	.....	5:637$400	
Estrada de Ferro Oeste		.....	.....	.....	.....	.....	543$500	12:983$500	
	2	1:799$300	42	965$000	1:537$100	.....	138:215$500	1.682:363$000	
F									
Movimento dos Suburbio	2	1:033$400	23	341$800	315$600	.....	62:035$600	361:485$500	
Linha Auxiliar (Interio		.....	.....	.....	.....	.....	.....	262$600	
Movimento da Serra....		765$900	19	623$200	1:221$500	.....	76:179$900	1.320:614$900	

Contadoria, 4

O contador — *F. Muniz Freire.*

C 16. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração dos transportes concedidos a diversos e em serviço da Estrada, durante o anno de 1906

REQUISITANTES	VIAJANTES					ENCOMMENDAS		MERCADORIAS		ANIMAES		VEHICULOS		TELEGRAMMAS	TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL
	1ª CLASSE		2ª CLASSE		TOTAL												
	Numero	Producto	Numero	Producto		Kilogrs.	Producto	Kilogrs.	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto				
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.	4.062	86:391$300	2.266½	34:761$100	121:152$400	139.835	31:946$600	190.124	5:412$700	130	3:783$400	.....	.....	21$600	.....	19:447$100	181:763$800
Palacio da Presidencia da Republica	13	390$000	.....	.....	390$000	718	83$500	405	57$500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	158$000	689$000
Serviço Postal	2.725	32:142$600	29.312	5:872$000	38:014$600	26	7$500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56:634$800	94:656$900
Santa Casa da Misericordia	236	70$800	343	3:127$900	3:198$700	11.767	379$600	15.000	33$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3:611$500
Total	7.036	118:994$700	31.921½	43:761$000	162:755$700	152.346	32:417$200	205.529	5:503$400	130	3:783$400	.....	.....	21$600	.....	76:239$900	280:721$200
Administração Central	2.403	35:781$000	109	255$700	36:036$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36:036$700
Trafego	125.892	442:669$300	46.336	165:470$400	608:139$700	4.275.952	771:538$600	6.795.233	50:299$600	6	548$000	32	3:959$500	1.769:449$525	.....	164$900	3.203:606$725
Contabilidade	937	10:369$900	300	60$000	10:429$900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10:429$900
Locomoção	38.403	33:901$000	10.536	12:712$300	46:613$300	613.392	92:537$200	165.101.419	1.044:444$400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	364$800	1.183:962$700
Via-Permanente	10.197	82:611$000	96.872	98:011$100	180:682$100	1.649.829	154:360$700	93.906.681	752:319$800	2	16$000	.....	828$000	.....	.....	.....	1.087:491$500
Prolongamento	238	2:758$900	801	5:721$100	8:480$000	145.719	2:945$000	1.016.667	5:518$000	15	210$600	4	748$100	.....	.....	.....	17:901$700
Linha Auxiliar	113	536$000	1.089	2:242$300	2:778$300	65.887	3:882$100	20.240	125$500	.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	6:786$900
Total	178.183	608:687$100	156.043	284:472$900	893:160$000	6.750.779	1.025:252$600	263.840.240	1.852:741$300	23	282$400	48	4:789$600	1.769:449$525	.....	523$700	5.546:216$125

Contadoria, 21 de junho de 1907.

O contador, *F. Muniz Freire.*

C 17. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de dezembro de 1906.

ANNOS	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1858 1º semestre	.....	.....	.....	29.841	47:746$520
1858 2º »	2.992	27.111	55.168	85.271	100:846$710
1859	25.663,5	86.231,5	76.338,5	188.926,5	289:376$994
1860	42.707,5	91.807,5	101.247	235.726	344.905$620
1861	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(a) 383:923$426
1862	50.715	110.991	129.619	300.235	(b) 431:063$176
1863	66.248	97.347	141.171	304.766	(c) 399:640$265
1864	60.877	69.496	223.323	353.696	(d) 424:382$014
1865	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(e) 412:632$968
1866	55.803	49.600	300.024	405.427	481:274$312
1867	71.410,5	66.697	342 242,5	480.380	561:785$456
1868	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:984$739
1869	132.283	187.988	458.271,5	778.543	852:736$050
1870	242.439	124.727	459.260	791.426	831:985$130
1871	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872	345.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.404:450$670
1875	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1 577:918$550
1876	674.112	61.241	(f) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$310
1877	832.255,5	1.412.922,5	.....	2.245.178	2.082:471$570
1878	800.730,5	1.392.625,5	.....	2.193.357	2.063:695$630
1879	894 980	1.588.975	.....	2 483.955	2.335:092$550
1880	895.661,5	1.873.482	.....	2.559.143,5	2.283:043$910
1881	788.890,5	1.966.596,5	.....	2.755.487	2.346:086$170
1882	792.048,5	1.988.079	.....	2.780.127,5	2.249:202$770
1883	808.312	2.092.826	.....	2.901.168	2.281:812$050
1884	837.742,5	2.287.384,5	.....	3.125.127	2.335:471$600
1885	941.038	2.489.125,5	.....	3.430.163,5	2.417:240$590
1886	1.060.542	2.674.332,5	.....	3.734.874,5	2.357:087$830
1887	1.330.518,5	3.197.763,5	.....	4.537.282	2.420:475$560
1888	1.445.321,5	3.686.166,5	.....	5.131.488	2.794:753$400
1889	1.414.704	4.023.931	.....	5.438.635	2.953:055$430
1890	1.801.927,5	4.819.960,5	.....	6 717.815	3.380:652$730
1891	3.229.223,5	6.164.846	.....	9.394.069,5	4.931:221$230
1892	3.788.368,5	7 034.381	.....	10.822.749,5	6.864:630$065
1893	4.096.933	7.309.643,5	.....	11.496.576,5	7.467:138$655
1894	4.549.859	7.524.418	.....	12.074.277	7.344:982$705,6
1895	4.618.264	8.774.110	.....	13.392.374	7.940:793$060
1896	5.143.577	9.261.742	.....	14.405.319	8.408:381$265
1897	4.908.869	9.846.325	.....	14.755.194	8.970:985$455
1898	2.822.940	9.257.148	.....	12.080.097	10.531:381$130
1899	3.161.211,5	9.143.174,5	.....	12.304.386	8.975:038$360
1900	4.062.110	10.174.156,5	.....	14.236.266,5	8.170:424$895
1901	4.086.462	10.392.468	.....	14.478.930	7.952:405$845
1902	4.397.240,5	10.697.010	.....	15.094.250,5	7.935:509$484
1903	4.651.000	11.137.009	.....	15.788.009	7.916:364$097
1904	5.388.358	12.375.599	.....	17.763.957	8.696:789$525
1905	5.909.957	13.591.665,5	.....	19.501.622,5	8.978:343$360
1906	6.501.399,5	14.576.533,5	.....	21.077.933	9.369:098$845

(a) 9:724$746
(b) 2:887$832
(c) 15:860$274
(d) 2:531$286
(e) 2:033$250

} Rendimento do ramal de Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido o producto de cada anno.

(f) Em 1 de novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter a denominação de 2ª, mas conservando as taxas daquella classe.

Divisão de Contabilidade, 1ª Secção, 28 de maio de 1907. — O Contador, *Francisco Muniz Freire.*

C 18. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos no ultimo decennio

ANNOS	KILOGRAMMAS			QUANTIDADE	
	BAGAGENS	ENCOMMENDAS	MERCADORIAS	ANIMAES	VEHICULOS
1897	17.970.162	49.732.113	837.192.844	253.994	1.077
1898	11.117.701	37.248.684	677.386.493	237.628	477
1899	10.702.744	38.755.690	738.709.806	218.582	319
1900	9.985.691	39.389.847	830.978.660	246.621	383
1901	9.669.110	42.372.925	866.718.274	216.647	356
1902	9.609.049	43.483.065	880.274.819	231.926	307
1903	8.535.815	43.519.067	1.026.361.138	263.096	262
1904	8.421.561,5	54.992.004,5	971.786.547	273.588	311
1905	8.702.234,5	54.735.232	917.692.212	303.758	300
1906	9.937.976	62.152.442,5	934.319.856	298.251	405

Divisão da Contabilidade, 1ª Secção, 27 de julho de 1907. — O Contador *Francisco Muniz Freire*

BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

de suburbios na Capital Federal nos annos de 18

ANNOS	ENGENHO NOVO		MEYER		TODOS OS SANTOS		ENGENHO DE DENTRO		ENCANTADO		PIEDADE		DR. FRONTIN	
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
1861 [1]	39.855	14:152$920	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1862 [1]	43.757	15:506$160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1863 [1]	48.206	16:806$250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1864 [1]	55.345	16:104$720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1865 [1]	57.743	16:005$840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1866 [1]	61.341	18:431$340	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1867	74.778	18.636$144	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1868	100.252	25:398$784	.....	.....	700	217$740	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1869	89.768	23:142$880	.....	.....	28.880	8:666$440	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1870	82.795	21:921$780	.....	.....	36.503	11:060$180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1871	87.298	22:736$700	.....	.....	43.068	12.605$620	1.309	393$140	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1872	91.742	23:637$140	.....	.....	46.832	14:760$500	14.171	4:006$160	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1873	103.923	27:005$840	.....	.....	65.838	19:932$720	19.839	5.955$400	.....	.....	7.450	2:195$140	.....	.....
1874	101.19[illegible]	19:516$360	.....	.....	66.658	17:611$380	27.605	7:288$280	.....	.....	12.763	3:230$580	.....	.....
1875	147.437	21:126$100	.....	.....	86.901	19:305$200	31.171	7:581$900	.....	.....	20.485	4:658$200	.....	.....
1876	187.941	26:536$100	.....	.....	95.500	21:125$400	37.099	8:666$400	.....	.....	29.406	6:550$700	.....	.....
1877	267.187	37:334$800	.....	.....	113.350	25:896$500	49.612	10:845$200	.....	.....	35.900	7:674$000	.....	.....
1878	282.988	38:393$800	.....	.....	109.541	25:304$500	51.347	11:888$ 00	.....	.....	33.441	7:334$100	.....	.....
1879	280.535	36:855$200	.....	.....	103.174	24:546$700	83.854	18:089$500	.....	.....	37.928	8:420$200	.....	.....
1880	276.547	34:200$300	.....	.....	99.687	22:355$600	79.674	16:118$000	.....	.....	34.980	7:006$200	.....	.....
1881	346.409	44:175$400	.....	.....	97.653	22:229$700	100.363	20:044$500	.....	.....	45.817	9:663$900	.....	.....
1882	346.801	44:366$400	.....	.....	84.851	19:558$300	98.873	19:710$800	.....	.....	44.958	9:606$900	.....	.....
1883	351.408	44:779$100	.....	.....	83.340	20.008$700	103.568	20:653$200	.....	.....	47.385	10:099$400	.....	.....
1884	381.893	47:805$200	.....	.....	99.606	23:033$300	111.505	22:152$900	.....	.....	51.375	10:920$600	.....	.....
1885	409.581	51:236$300	.....	.....	112.974	25:820$700	120.193	24:029$000	.....	.....	58.999	12:446$100	.....	.....
1886	455.300	55:801$200	.....	.....	107.420	23:794$000	126.410	24:835$800	.....	.....	54.307	11:249$000	16.798	3:541$800
1887	443.705	54:909$450	.....	.....	99.774	22:152$650	118.672	24:008$600	.....	.....	45.178,5	9:203$200	27.712	5:998$410
1888	442.737	54:118$950	.....	.....	92.433,5	20:346$300	125.815,5	24:995$650	.....	.....	45.267,5	9:211$400	27.306	5:852$400
1889	275.263	33:979$400	143.939	17:403$700	69.043,5	15:382$400	116.170	23:06[illegible]$500	15.526	3:152$100	41.959	8:617$100	[illegible]0.819	4:656$400
1890	178.777	23:770$800	241.984	31:010$200	105.525	16:687$800	156.764	22:810$100	46.538	6:529$700	68.109	9:985$400	27.005	4:291$300
1891	187.578	25:128$400	249.550	34:512$940	149.522	20:706$300	235.979	30:183$00[illegible]	75.194	9:410$600	112.879	14:898$600	50.328	6:753$800
1892	223.923	29:602$730	301.189	42:929$100	189.066	26:113$780	311.250	38:250$930	109.754	13:769$550	163.048	21:507$180	69.634	9:161$150
1893	304.473	44:469$400	545.774	79:970$860	317.293	44:703$300	732.084	69:528$910	216.111	26:904$150	301.436	39:333$100	134.240	17:736$820
1894	303.082	46:690$300	555.408	82:115$100	318.710	46:065$320	826.492	80:421$220	262.421	33:716$560	367.736	47:873$300	162.819	20:985$930
1895	330.400	48:840$530	578.294	85:010$800	315.946	45:104$800	908.258	87:195$840	329.246	39:885$3[illegible]0	436.108	66:250$025	212.221	27:507$800
1896	345.621	50:211$500	650.447	94:530$600	347.409	48:961$350	8[illegible]4.614	98:669$590	383.595	47:183$530	583.549	74:116$700	239.513	30:582$900
1897	386.696	59:186$100	698.972	105:19[illegible]$800	369.248	54:374$300	800.819	108:632$700	410.065	54:317$300	597.224	81:641$600	256.440	34:754$600
1898	268.833	69:293$500	532.945	135:036$650	302.460	76:424$800	603.809	142:690$500	371.903	85:294$300	506.018	118:921$100	219.198	49:922$300
1899	294.693	75:376$700	602.413	155:413$900	307.375	77.432$000	650.994	142:234$550	354.022	81:018$350	486.048	116:192$100	212.112	49:801$800
1900	379.506	78:958$750	737.390	154:888$900	366.396	72:812$300	915.411	145:657 700	484.310	86:374$700	659.390	122:078$400	302.469	55:931$500
1901	359.893	72:554$750	800.883	160:768$200	366.313	71:222$950	952.382	147:553$775	467.703	81:975$400	668.895	119:943$250	2[illegible]3.502	54:077$000
1902	378.917	76:894$550	818.887	164:849$650	365.504	70:858$350	1.015.456	157:034$400	477.526	82:869$500	748.017	134:821$350	323.108	57:222$000
1903 [2]	370.214	75:601$500	822.312	166:268$950	413.105	79:901$400	1.038.838	160:343$700	508.958	88 352$650	795.796	141:697$500	344.478	60:445$900
1904 [2]	397.008	80:853$100	843.153	169:754$150	461.471	90:844$900	1.132.671	173:890$050	554.079	96.608$000	841.196	148:299$100	376 647	66:525 000
1905 [2]	424.426	86:541$000	879.746,5	179:170$800	491.507	97:760$[illegible]00	1.243.100	193:790$300	601.406	105:233 650	910.307	164:159$700	392.999	69:788$100
1906 [2]	422.088	84:027$900	938.599	190:424$700	498.985	99:034$800	1.372.586	212:049$500	605.447	105:128$900	993.797	177:306$800	400.513	71:043$6[illegible]0

[1] Os

[2] A

Contadoria, 1 de

C 19.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—3ª DIVISÃO—CONTABILIDADE

Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios na Capital Federal nos annos de 1861 a 1906

ANNOS	CENTRAL		[illegible]		PENHA FERROVIA		[illegible]		MARACANÃ		PENHA TRAMWAY		[illegible]		TAQUARA		CAMPARI		ENGENHO NOVO		[illegible]		[illegible]		[illegible] DUNLOP		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		TOTAL	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

* A renda [illegible] da Maritima [illegible] a renda da Central.

Contadoria, 1 de agosto de 1907. — O contador, *F. Muniz Freire*.

— CONTABILIDADE

. ıeral nos annos de 1867 a 1906

ANNOS	RI DAS PE		CAMPO GRANDE		PACIENCIA		SANTA CRUZ		MATADOURO		TOTAL	
	QUANTIDADE		QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO
1867	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16.162	11:615$648
1868	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17.527,5	11:692$576
1869	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16.676	9:822$240
1870	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1871	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1872	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1873	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1874	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1875	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1876	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1877	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39.802	18:611$700
1878	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36.889	16:921$100
1879	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1880	.....	.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1881	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	709	221$500
1882	.....	.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	841	256$400
1883	.....	.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.649	497$900
1884	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.604	477$000
1885	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.768	526$200
1886	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.107	323$300
1887	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.325	352$900
1888	.....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.113	387$250
1889	.....	..	501	741$900	.....	.....	917	1:165$400	.....	.....	10.725	5:723$510
1890	.....	.D	11.425	4:469$500	.....	.....	15.442	10:172$900	146	113$100	72.749	28:474$900
1891	.....	.D	45.321	15:498$800	.....	.....	47.615	25:265$200	5.734	4:464$520	204.536	74:227$080
1892	.....	.D	55.986	19:406$400	.....	.....	56.448	30:373$660	7.768	5:913$500	279.826	96:411$700
1893	.....	.D	54.231	19:519$600	.....	.....	63.709	36:545$440	7.011	5:549$500	311.329	111:685$460
1894	.....	.D	64.891	23:346$000	.....	.....	71.470	42:811$590	7.001	5:214$780	362.094	130:100$810
1895	.....	.D	82.393	28:879$500	.....	.....	81.531	46:979$510	5.420	4:661$160	451.916	156:308$140
1896	.....	.D	79 787	28:826$950	.....	.....	84.080	46:956$530	1.703	2:691$820	445.988	154:921$620
1897	.....	..	81.301	30:730$900	4.127	998$900	88.592	51:281$900	388	673$800	491.515	172:423 310
1898	7.718	3	81.897	44:597$100	9.205	3:755$800	82.378	72:067$700	.....	.....	489 205	250:917$250
1899	12.576	4	82.103	45:8[illegible]1$100	7.038	2:750$900	78.181	73:501$800	2.229	1:618$400	471.865	248 783$200
1900	18.250	5	89.001	46:670$050	12.869	4:842$650	81.041	70:19[illegible]$800	2.269	1:673 300	516.618	246:377$495
1901	25.503	6	83.786	44.440$200	12.233	4:773$180	71.828	60:384$100	5.856	4:128$350	527.851	230:773$685
1902	29.903	6	91.596	46:541$450	18.570,5	6:805$700	76.046,5	59:928$100	5.273	3:657$350	556.023	241:016$900
1903	28.185	6	91.336	46:913$625	18.147	6:760$550	77.757	63:656$750	5.513,5	3:871$300	540.472	239:352$575
1904	29.810	6	94.009	48:307$725	20.512	7:740$150	79.211,5	65:493$550	6.499,5	4:486$600	554.294	244:612 860
1905	53.441,	11	105.234,5	54.703$500	25.121	9:505$800	91.983,5	71:005$800	7.132,5	4 678$500	644.469	276:871$150
1906	115.454	23	115.641	57:710$500	27.420	10:640$550	95.420,5	75:856$850	8.469	5:427$200	793.949	319:244$403

Contadoria, 1 de agosto

O Contador, *F. Muniz Freire.*

C. 19 A. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios no Districto Federal nos annos de 1867 a 1906

Annos	Ri das Pedras		S. Cosme		Andreiza		Anchieta		Maxambomba		Estrada Auxiliar		Braulio		Lino		Antenor		Kan		Pavuna		Santa Cruz		Mangaratiba		Total	
	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis	Quilos	Reis
1867			[illegible]	[illegible]																							[illegible]	[illegible]
1868			[illegible]	[illegible]																							[illegible]	[illegible]
1869			[illegible]	[illegible]																							[illegible]	[illegible]
1870																												
1871																												
1872																												
1873																												
1874																												
1875																												
1876																												
1877																												
1878																												
1879																												
1880																												
1881																												
1882																												
1883																												
1884																												
1885																												
1886																												
1887																												
1888																												
1889																												
1890																												
1891																												
1892																												
1893																												
1894																												
1895																												
1896																												
1897																												
1898																												
1899																												
1900																												
1901																												
1902																												
1903																												
1904																												
1905																												
1906																												

Contadoria, 1 de agosto de 1907.

O inspector da divisão, [illegible]

C 19 B. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nas cidades de Ouro Preto e S. Paulo nos annos de 1891 a 1906

ANNOS	H. HARGREAVES		RODRIGO SILVA		TRIPUHY		OURO PRETO		TOTAL	
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
1891	.....	.....	6.537	1:290$300	2.155	430$600	16.668	3:480$400	25.360	5:201$300
1892	.....	.....	9.180	1:730$400	3.320	695$600	25.433	6:228$400	37.933	8:654$400
1893	.....	.....	8.570	1:586$100	2.888	543$000	4.986	1:214$400	16.444	3.343$500
1894	.....	.....	10.366	1:925$400	2.446	435$000	5.367	1:302$100	18.179	3:662$500
1895	.....	.....	11.315	2:297$300	2.671	531$600	6.916	1:723$040	20.902	4:554$940
1896	.....	.....	9.613	1:959$700	2.129	419$800	5.312	1:265$900	17.054	3:645$400
1897	470	480$000	3.137	804$300	245	67$400	1.004	244$100	4.856	1:596$200
1898	.....	.....	4.946	1:833$000	934	320$400	4.815	1:858$500	10.695	4:011$900
1899	.....	.....	3.675	1:283$100	.....	.....	3.804	1:333$500	7.479	2:616$600
1900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	780	195$000	780	195$000
1901	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	30$000	60	30$000

ANNOS	GUAYAUNA		PENHA		NORTE		TOTAL	
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
1891	.....	.....	40.585	5:243$000	49.815	7:554$500	90.400	12:797$500
1892	.....	.....	99.087	14:700$300	184.197	27:624$900	283.284	42:325$200
1893	.....	.....	102.021	13:560$200	172.515	25:200$100	274.536	38:760$300
1894	.....	.....	112.988	15:422$100	201.937	26:632$600	314.925	42.054$700
1895	.....	.....	137.820	17:838$100	257.355	33:490$500	395.175	51:328$600
1896	.....	.....	128.489	15:701$100	266.279	34:200$300	394.768	50:901$400
1897	.....	.....	97.750	13:173$400	165.723	23:215$200	263.473	39:388$600
1898	.....	.....	118.188	27:882$400	164.372	50:362$200	282.560	78:244$600
1899	.....	.....	115.782	26:330$800	159.017	50:576$600	274.799	76:907$400
1900	.....	.....	121.095	28:675$800	204.091	71:298$600	325.186	99:974$100
1901	.....	.....	89.227	20:099$000	104.374	32:604$700	193.601	52:703$700
1902	.....	.....	62.874	14:008$920	94.226	33:610$200	157.100	47:619$120
1903	2.924	592$400	66.484	14:780$400	112.299	23:857$100	181.707	39:229$900
1904	4.631	940$000	47.979	10:062$000	92.996	19:912$900	145.606	30:914$900
1905	4.096	827$200	41.672	8:644$900	79.984	16:425$050	125.752	25:897$150
1906	5.685	974$900	51.313	9:257$300	89.130	16:728$100	146.128	26:960$300

Contadoria, 11 de agosto de 1907.

O Contador, *F. Muniz Freire*

C 19 BRAZIL — 3.ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Resumo geral de passageiros nos trens de suburbios de 1861 a 1906

ANNOS	DEAL		SUBURBIOS DA CIDADE DE OURO PRETO		SUBURBIOS DA CIDADE DE S. PAULO		SUBURBIOS POR CONTA DO GOVERNO		TOTAL GERAL	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
1861										
1862	13								136.559	72:819$040
1863	14								146.259	78:676$260
1864	16								160.113	78:420$456
1865	18								189.201	66:627$426
1866	20								207.760	77:357$476
1867	23								233.246,5	85:077$548
1868	30	5$648							316.311	113:842$932
1869	45	928$576							471.195,5	148:287$945
1870	53	22$210							547.744,5	165:981$720
1871	53								530.480	155:[illegible]95$770
1872	58								583.201	162:140$950
1873	65								655.116	182:215$240
1874	78								787.206	221:608$880
1875	78								785.413	186:657$670
1876	1.017								1.017.343	202:75[illegible]$750
1877	1.200								1.200.781	227.935$840
1878	1.518	11$700							1.558.132	314:881$600
1879	1.437	21$100							1.474.089	296.770$900
1880	1.634								1.634:355	299:624$400
1881	1.580								1.580.320	259:218$700
1882	1.843	21$500					8.749	1:792$400	1.852.970	307:458$200
1883	1.829	56$400					34.036	7:368$700	1.864.748	309:580$600
1884	1.913	97$900					37.408	5:922$900	1.952.977	324:948$100
1885	2.118	77$000					49.617,5	8:009$500	2.170.206,5	356:412$700
1886	2.413	26$200					59.748	9:905$100	2.475.269	403:126$300
1887	2.741	23$300					81.099	13:132$800	2.823.965	443:253$600
1888	3.469	52$900					103.987	17:112$200	3.574.914	515:888$610
1889	3.838	87$250					114.056	19:680$700	3.953.663	561:383$450
1890	4.077	23$510					105.155	17:558$700	4.193.436	585.205$860
1891	5.111	74$900					120.349	17:862$300	5.304.400	676:774$250
1892	7.507	27$080	25.360	5:201$3 0	90.400	12:797$500	82.191	11:935$800	7.909.694	1.067:877$370
1893	7.879	11$700	37.933	8:654$400	283.284	42:325$200	128.703	47:206$900	8.609.452	1.203:731$050
1894	8.738	85$460	16.444	3:343$500	274.536	38:760$300	138.566	60:875$000	9.478.890	1.422:662$210
1895	9.179	00$810	18.179	3:662$500	314.925	42:054$700	131.598	52:898$500	10.006.788,5	1.528:249$260
1896	10.162	08$140	20.902	4:554$940	395.175	51:328$600	170.279	88:714$900	11.209.936	1.727:784$905
1897	11.074	21$620	17.084	3:645$400	294.768	50:901$400	186.498	144:653$400	12.118 453	1.843:275$060
1898	11.516	23$310	4.856	1:596$200	263.473	39:388$600	229.155	333:069$300	12.505.925	2 233:032$070
1899	9.503	17$250	10.697	4:011$900	282.560	78:244:600	73.707	129:369$500	10.364.995	2.774:639$100
1900	9.791	83$200	7.479	2:616:600	274.709	76.907$400	140.346	92:812$500	10.685.953	2.708:125$060
1901	11.442	377$495	780	195 000	325.186	99:974$400	196.111	165:001$200	12.430.826	2.700:770$650
1902	11.659	573$685	60	30$000	193.601	52:703$700	255.927.5	166:405$300	12.636.711,5	2.611:767$705
1903	12.288	016$930			157.100	47:619$120	351.350,5	209:145$500	13.352.160	2.766:190$761
1904	13.101	352$575			181.707	39:220$900	277.775	150:665$000	14.100.958,5	2.844:940$920
1905	14.730	612$860			145.606	30:914$900	657.742,5	390:222$400	16.087.952,5	3.380:873$330
1906	16.521	871$150			125.752	25:897$150	448.817	247:249$900	17.740.257	3.587:771$310
	17.858	344$310			145.128	26:960$300	440.774,5	269:809$400	19.239.236,5	3.382:532$850

OBSERVAÇÕES — Suburbios da Capital
Suburbios do Districto Federal: do Ri[illegible] Auxiliar e Ramal de Santa Cruz.
Suburbios da cidade de Ouro Preto: d[illegible]
Suburbios da cidade de S. Paulo: Gu[illegible]

Contadoria, 1 de agosto de 1907.— O [illegible]

C 19 C. E. F. CENTRAL DO BRAZIL 3.ª DIVISÃO CONTABILIDADE

Resumo geral do movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios de 1861 a 1906

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

	67$613	60.5[illegible]				62:903$342	Retiro.
	[illegible]10	69.4[illegible]				128:257$000	J. de Fóra.
					92	59:878$000	M. Procopio.
	2$800	1			61	8$700	Bemfica.
	[illegible]30	38.1[illegible]			72	20:526$500	Creosotagem.
	[illegible]10	19.0[illegible]			55	356$600	Dias Tavares.
		19.0			51	5:045$600	C. d'Uvas.
	8$300	3.8			13	9:245$900	E. da Camara.
		1.4[illegible]			24	74:247$915	Palmyra.
	[illegible]00				11	530$400	Mantiqueira.
					0	79$400	R. Dias.
		7.753	45[illegible]		208.815	6:756$500	J. Ayres.
	2[illegible] 1$600	6.240	9$000		604.312	11:831$400	Sitio.
	[illegible]12	87.200	296$700		304.450	1:442$500	Registro.
		64.141	867$840	$993	1.031.125	23:627$500	Barbacena.
	12[illegible]	367.912	5:378$800	$800	1.902.17[illegible]	28:437$200	Sanatorio.
		9.614	54$900		1.857.147	2:574$500	A. de Vasconcellos
		3.000	17$300	$400	1.237.389	9:943$800	Ressaquinha.
					767.783	1:732$000	H. Alves.
	[illegible]	10.095	131$600	$300	3.493.003	35:739$036	Carandahy.
					1.565.878	11:239$300	H. Penna.
		38.000	62$750		1.654.492	12:267$356	P. do Sino.
		96.790	348$900		383.169	4:164$650	C. Ottoni.
	[illegible]00	334.603	1:238$800		915.474	11:644$400	B. de Macedo.
	[illegible]00				24.841.053	151:096$700	Kilometro 458.
		147.298	141$900	$610	66.632.408	426:021$400	Lafayette.
		706.848	1:055$600	$690	1.492.692	4:858$000	Gagé.
	8$400	80.810	35$100		290.726	3:121$400	Jubileu
		40.000	268$700	$480	592.365	8:284$300	Congonhas.
		942.041	520$700		993.157	1:962$600	Bocaina.
	[illegible]00	120.912	165$500	$176	3.324.377	7:386$600	M. Burnier.
		1.040.348	860$200		1.496.759	3:185$000	E. Correia.
		270	2$100	$300	617.964	31:392$200	Itabira.
					1.805.023	19:976$800	Esperança.
		30.270	73$000		30.325	115$000	A. Moreira.
	1[illegible]	16.000	64$800		389.861	7:497$500	R. Acima.
	[illegible]20	95.289	390$400		307.969	48:022$780	H. Bicalho.
					21.368	322$800	Raposos.
	[illegible]00 2$760	408.826	397$040	[illegible]$820	3:033.018	91:874$970	Sabará.
					2.072.280	3:037$000	G. Carneiro.
		60.432	251$100	[illegible]$950	1.481.662	45:034$200	R. das Velhas.
	[illegible]30	68.485	418$150		17.903.870	173:850$500	Vespasiano.
		32.800	129$200		363.827	2:565$540	Dr. Lund.
	2[illegible]	27.360	124$000	3$500	1.935.833	24:577$100	P. Leopoldo.
	2[illegible]00	322.989	840$900	2$000	2.364.056	16:735$900	Mattosinhos.
	[illegible]00	312.374	1:756$300		1.466.760	11:960$440	P. Moraes.
	[illegible]00	56.055	299$900	6$120	1.535.283	31:895$300	S. Lagoas.
		57.913	98$980		185.387	1:767$600	S. Xavier.
		339.350	2:546$780	9$300	730.697	6:757$100	Araçá.
		18.631	89$400	7$900	368.398	13:150$600	Tabocas.
	5$400	320.744	2:498$000	5$740	647.470	6:765$600	Cordisburgo.
	6[illegible]	47.947	143$300	2$300	135.317	1:115$700	Maquiné.
	[illegible]00	20.000	11$000		47.578	2:649$900	Riacho Fundo.
		90.000	795$500		146.033	1:411$800	Pindahyba.
	[illegible]7$500	48.072	140$080	0$600	1.736.206	43:225$750	Curvello.
		16.768	23$400		44.654	306$100	Cachopa.
	121.	10.000	21$500		27.558	182$900	Tamboril.
	[illegible]00	28.073	565$340		546.115	20:473$100	Curralinho.
		605	3$900		7.284	140$800	Contria.
	[illegible]00 4$610	4.519.783	2:630$066		19.680.943	72:829$000	Inicial.
					420	4$200	Santa Rita.
		35.000	130$600	[illegible]5$000	1.726.426	9:578$800	Sertão.
		289	1$500	[illegible]0$590	171.139	2:463$300	Bom Fim.
				[illegible]9$420	179.219	2:422$[illegible]20	Vera Cruz.
		440	2$300	[illegible]2$260	1.416.283	18:883$400	Governador Portella.
				[illegible]0$620	652.324	13:735$[illegible]00	Alferes.
				[illegible]0$500	532.974	11:333$700	Avellar.
	1.[illegible]	504	10$800	[illegible]2$175	225.488	7:314$300	A. Costa.
		21.000	19$100	[illegible]4$290	774.119	22:648$900	Werneck.
	1.[illegible]	27.000	46$400		601.716	3:187$500	Realengo.
		28.214	37$150	[illegible]1$400	2.870.521	25:805$900	Bangú.
	59.[illegible]	1.084.400	847$300		2.271.679	6:581$500	Santissimo.
	403.[illegible]	198.174	408$000		8.810.197	44:482$600	C. Grande.
	[illegible]00	74.993	169$300	[illegible]9$100	4.654.193	18:629$900	Paciencia.
	15.[illegible]0	461.653	1:172$856	[illegible]1$900	4.007.151	15:179$528	S. Cruz.
	5[illegible]	750	28$500		43.714.154	255:868$940	Matadouro
	1[illegible]	18.000	61$200	[illegible]9$900	295.337	1:569$700	Lages.
		123 351.333	1:296$400	[illegible]0$560	3.254.559	55:072$538	Paracamby.
	1.3[illegible]0	95.313	175$000	[illegible]7$600	1.019.385	24:003$600	V. Alegre.
	32.2[illegible]0	19.596	80$600	[illegible]1$825	241.126	3:544$200	Pinheiro,
	[illegible]0	21.148	17$400	[illegible]4$400	816.329	21:13[illegible]$300	J. Rademaker.
	[illegible]0	3.898	8$700	[illegible]9$590	1.2[illegible]4.957	25:600$700	V. Redonda.
	1.6[illegible]	[illegible]$448 4.257	41$454	[illegible]5$646	1.499.035	23:359$400	B. Mansa.
		2.819	57$000	[illegible]4$800	508.761	16:544$200	Saudade.
	2[illegible]0			[illegible]0$771	199.845	3:816$000	Pombal.
	29.2[illegible]			55$400	421.041	8:515$900	Divisa.
	[illegible]0			57$000	90.927	2:105$680	O. Bulhões.
	6[illegible]0			[illegible]20$000	1.124.628	40:373$000	Suruby.
	1.1[illegible]	416	5$800	[illegible]25$200	1.351.283	30:836$300	Rezende.
	28[illegible]0	94.857	737$500	[illegible]24$300	115$473	1:106$300	M. Jardim.
	13.2[illegible]			[illegible]50$000	247$344	10:169$900	C. Bello.
	[illegible]0	1.860	2$100	[illegible]61$154	496$736	18:951$300	Itatiaya.
	19.96[illegible]	146	2$600	90$588	310$028	13:228$700	E. Passos.
	14.231	264	10$516	67$300	1.826$771	74:743$400	Queluz.
	20.677			[illegible]35$863	72$233	3:313$400	V. Queimada.
	3.877	[illegible]$668 136.056	265$920	[illegible]27$627	1.139.635	49:945$620	Lavrinhas.
	39.560	2.376	4$800	371$194	1.070.453	32:622$500	Cruzeiro.
	370[illegible]	1.344.000	1:565$725	[illegible]71$350	2.108.005	70:048$420	Cachoeira.
	[illegible]$500	178	2$380	551$192	4.284.531	9:261$000	Cannas.
	[illegible]7$434	8.120	32$000	[illegible]35$500	2.207.474	77:171$880	Lorena.
		250	[illegible]$300	[illegible]71$810	5.184.091	202:132$350	Guaratinguetá.
					223.846	11:586$500	Apparecida.
					[illegible]	68:202$480	Roseira.

Estatistica das mercadorias exp

Procedencia	OUTRO	AGUARDENTE	ASSUCAR	ALGODÃO EM RAMA	CARNE ESPECIAL	CARVÃO		CARNE VERDE	COUROS SECCOS E SALGADOS	MINERIO	FAZENDAS, FERRAGENS E ARTIGOS ESTRANGEIROS DIVERSOS	FUMO	MATERIAES		MACHINAS E OUTROS ARTIGOS PARA A LAVOURA	OVELHAS	SAL
						VEGETAL	MINERAL						SAL	LAMPOS TELHAS E TIJOLOS			
Central																	
Ma																	
S. Joaquim																	
A																	
Mangueira																	
S. Fra																	
Pirapora																	
Sa																	
Pedra																	
Dr. Pedro																	
Cachoeira																	
Sapucaia																	
Salgueiro																	
J. de Moraes																	
Marabuzinho																	
S. Ja																	
Santa																	
Ba																	
Sa																	
Barra																	
Pa																	
Ra																	
E. Fra																	
Mi																	
F. Mo																	
Sul Mi																	
Pa																	
Ta																	
Ve																	
Ca																	
Ca																	
Ca

Contadoria, 27 de julho de 1907.

DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

readorias expedidas durante o anno de 1906

	OLEOS	SAL		CEREAES	CANNA DE ASSUCAR	CHIFRES E UNHAS	SEBO	PRODUCTOS DA INDUSTRIA E TECIDOS DE FABRICAS DO PAIZ	BORRACHA	FERRO EM GUSA	AGUAS MINERAES	MADEIRAS E OUTROS MATERIAES	TINHO E CERVEJA NACIONAL	LENHA	NÃO CLASSIFICADAS	INSCRIPÇÃO DE CARGA E DESCARGA	TOTAL DOS DIVERSOS	CAFÉ	INSCRIPÇÃO DE CARGA E DESCARGA

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

s durante o anno de 1906

	CANNA DE ASSUCAR	CHIFRES E UNHAS	SEBO	PRODUCTOS DA INDUSTRIA E TECHNICA DAS FABRICAS DE FAR	BORRACHA	FERRO EM GUSA	AGUAS MINERAES	MADEIRAS E OUTROS MATERIAES	VINHO E CERVEJA NACIONAL	LENHA	NÃO CLASSIFICADAS	INSCRIPÇÃO DE CARGA E DESCARGA	TOTAL DOS DIVERSOS	CAFÉ	INSCRIPÇÃO DE CARGA E DESCARGA	TOTAL	TOTAL GERAL	Procedencia

D I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Linha em trafego — Extensão: 1693,772 k

Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1906

CATEGORIAS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO	DEPOSITOS								TOTAL	VENCIMENTOS	
		S. DIOGO	BARRA	E. RIOS	PALMYRA	LAFAYETTE	NORTE	L. AUXILIAR	O. MINAS		MENSAL	DIARIA — Maxima—Minima
Sub-director	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1:500$000	
Ajudantes	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1:000$000	
Chefes de officinas	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	600$000	
Auxiliar technico	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	350$000	
Official	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	475$000	
Encarregado do deposito	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	450$000	
Ajudante	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	300$000	
1os Escripturarios	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	400$000	
2os »	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	350$000	
3os »	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	300$000	
4os »	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	225$000	
Auxiliares de escripta	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	7$000
Desenhistas de 1ª classe	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	400$000	
» » 2ª »	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	350$000	
» » 3ª »	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	250$000	
Continuos	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	150$000	
Professora	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	300$000	
Armamenistas	.....	1	1	1	1	1	1	.....	.....	6	250$000	
Inspectores de tracção	.....	1	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	3	800$000	
Chefes de deposito	.....	1	1	1	1	1	1	.....	.....	6	500$ a 600$	
Machinistas de 1ª classe	.....	29	6	5	4	3	3	.....	.....	50	400$000	
» » 2ª »	.....	30	9	8	3	5	5	.....	.....	60	350$000	
» » 3ª »	.....	18	12	7	3	9	3	1	.....	53	300$000	
Mestres de officinas	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	450$000	
Ajudantes »	9	3	1	1	1	1	1	1	.....	18	350$000	
Praticantes do 1ª classe	.....	13	7	4	6	5	2	.....	.....	37	.....	6$500
» » 2ª »	.....	48	16	6	11	9	4	.....	1	95	.....	5$500
Foguistas de 1ª classe	.....	30	16	10	12	15	5	2	.....	90	.....	4$500
» » 2ª »	.....	72	52	24	15	25	16	2	3	209	.....	4$000
Graxeiros	.....	140	85	33	43	38	23	17	2	381	.....	3$500
Limpadores	.....	21	10	5	5	3	2	1	.....	47	.....	4$500 a 3$000
Carvoeiros	.....	42	37	9	10	23	4	2	1	128	.....	5$500 » 3$500
Accendedores	.....	16	23	5	6	7	3	.....	.....	60	.....	5$500 » 4$000
Foguistas de machina fixa	.....	1	2	1	1	2	2	1	.....	10	.....	8$500 » 4$000
Limadores	140	51	38	32	31	45	25	11	2	375	.....	10$000 » $500
Torneiros	117	11	10	7	8	14	28	3	.....	1[illegible]	.....	8$000 » $500
Carpinteiros	147	25	4	3	3	26	21	8	2	239	.....	8$000 » $500
Serralheiros	5	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	8	.....	10$000 » $500
Caldeireiros	150	10	8	5	4	10	10	2	.....	20	.....	10$000 » $500
Fundidores	83	2	3	2	3	9	15	2	.....	29	.....	10$000 » $500
Ferreiros	62	15	6	4	5	18	19	4	.....	133	.....	8$500 » $500
Serradores	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	.....	8$000 » $500
Pintores	76	27	1	1	1	10	11	1	.....	10	.....	8$000 » 3$000
Modeladores	12	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	14	.....	8$000 » 1$000
Concertadores de carros	62	76	22	12	14	30	15	1	.....	2[illegible]2	.....	8$500 » 3$000
Pedreiros	20	1	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	23	.....	10$000 » 3$500
Guardas	30	37	14	12	7	9	14	2	2	136	.....	8$000 » 2$500
Trabalhadores	123	53	10	5	7	17	6	.....	.....	2[illegible]1	.....	7$000 » 2$500
Encarregados de freio	36	5	1	.....	.....	1	1	.....	.....	44	.....	7$500 » 4$000
Corrieiros	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	[illegible]	.....	10$000 » 5$000
Manobreiros	.....	2	1	1	2	.....	.....	.....	.....	6	.....	4$500 » 4$000
Total	1.155	792	306	2[illegible]4	207	3[illegible]	213	61	13	3.421		

Officinas, 9 de agosto de 1907.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1906

BITOLA DE 1,60

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Lit.	Estopa — Kil.	Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Lit.	Estopa — Kil.
PASSAGEIROS E ESPECIAES	Suburbios	944.768	18.689.945	4.428	105.989	4.015	19,782	0,004	0,112	0,004
	1ª Secção	427.011	5.804.058	1.5[illegible]1	33.059	3.029	13,592	0,003	0,077	0,007
	2ª »	217.663	2.893.251	789	16.284	1.835	13,292	0,003	0,074	0,008
	3ª »	197.2[illegible]4	1.885.585	691	9.953	1.260	9,558	0,003	0,050	0,006
	4ª »	177.3[illegible]9	1.678.190	801	9.977	1.372	9,[illegible]	0,004	0,056	0,007
	5ª »	347.001	3.699.962	1.004	20.3[illegible]1	2.757	10,[illegible]2	0,004	0,057	0,003
	Ramal de S. Paulo	680.252	6.503.893	2.226	34.500	4.064	9,561	0,003	0,050	0,006
	» » Porto Novo	51.915	5.5[illegible]4 2	2[illegible]6	3.0[illegible]	449	10,698	0,00[illegible]	0,059	0,008
	» » Santa Cruz	179.3[illegible]1	2.496.548	663	14.570	901	13,919	0,003	0,081	0,005
MIXTOS	1ª Secção	79.195	1.457.420	474	8.198	856	18,402	0,005	0,103	0,010
	2ª »	44.166	1.2[illegible]0.030	295	4.[illegible]50	655	28,3[illegible]3	0,006	0,103	0,014
	3ª »	100.065	1.3[illegible]7.831	406	6.[illegible]34	903	12,991	0,0[illegible]4	0,0[illegible]4	0,009
	4ª »	77.5[illegible]	1.129.385	350	5.588	75[illegible]	14,[illegible]65	0,004	0,072	0,009
	5ª »	180.3[illegible]8	3.077.109	1.338	13.472	1.862	17,0[illegible]7	0,007	0,074	0,010
	Ramal de Paracamby	26.280	313.029	1[illegible]7	2.963	211	11,911	0,007	0,112	0,008
	» » S. Paulo	423.131	5.210.117	1.362	22.805	2.488	12,334	0,003	0,053	0,005
	» » Porto Novo	101.1[illegible]6	1.401.0[illegible]7	504	7.073	988	13,848	0,005	0,069	0,009
	» » Santa Cruz	31.019	621.948	264	3.635	353	20,050	0,008	0,117	0,011
CARGAS E ESPECIAES	1ª Secção	380.612	8.520.955	3.957	48.888	5.583	22,385	0,010	0,128	0,014
	2ª »	235.449	8.2[illegible].755	2.[illegible]01	29.373	4.148	28,922	0,007	0,102	0,014
	3ª »	225.[illegible]87	3.270.085	[illegible]93	16.161	2.191	14,434	0,004	0,071	0,009
	4ª »	213.296	3.613.850	1.035	15.806	2.1[illegible]2	17,086	0,004	0,078	0,010
	5ª »	480.710	9.0[illegible]8.272	3.590	37.361	5.064	18,926	0,007	0,077	0,012
	Ramal de S. Paulo	671.115	8.358.692	2.296	35.137	4.087	12,454	0,003	0,0[illegible]2	0,005
	» » Porto Novo	1.550	17.637	6	88	13	11,378	0,003	0,056	0,008
	» » Santa Cruz	82.720	2.019.803	706	10.626	1.214	24,414	0,008	0,128	0,014
LASTROS	1ª Secção	83.125	1.241.095	628	7.219	717	14,928	0,007	0,086	0,008
	2ª »	29.376	458.128	258	976	181	15,5[illegible]5	0,007	0,032	0,006
	3ª »	24.347	83.919	254	2.115	310	3,446	0,010	0,086	0,012
	4ª »	38.837	490.288	186	2.415	332	12,624	0,004	0,062	0,008
	5ª »	96.014	721.144	678	6.808	906	7,511	0,007	0,070	0,009
	Ramal de S. Paulo	105.105	1.290.316	235	3.350	537	12,276	0,002	0,031	0,005
	» » Porto Novo	21.075	252.446	139	1.098	156	11,978	0,001	0,051	0,007
	» » Santa Cruz	15.945	207.949	88	1.148	104	13,041	0,005	0,071	0,006
	Manobras	518.615	7.311.388	3.372	36.[illegible]89	4.081	14,103	0,006	0,071	0,007
	Total em 1906	7.560.099	115.22[illegible].422	38.634	579.140	60.612	15,240	0,005	0,076	0,008
	» » 1905	7.276.427	112.689.129	55.947	561.687	64.9[illegible]5	15,486	0,007	0,077	0,009
	Differença para mais	284.272	2.53[illegible].993	—	[illegible].053	—	—	—	—	—
	» » menos	.....	.....	17.313	—	8.383	0,246	0,002	0,001	0,001

Officinas, 9 de agosto de 1907. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 3: — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1906

BITOLA DE 1,00 m — LAFAYETTE

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES		
				Graxa — Kilog.	Oleo — litro	Estopa — Kilog.		Graxa — Kilog.	Oleo — litro	Estopa — Kilog
Centro	Passageiros	177.506	1.[illegible]32.248	421	8.711	1.287	8,068	0,002	0,049	0,007
	Mixtos	504.590	5.219 682	3.075	23.542	4.552	10,344	0,006	0,046	0,009
	Cargas	199.719	2.450.290	1.328	11.186	2.210	12,268	0,006	0,056	0,011
	Minerio	25.681	242.808	154	1.373	307	9,454	0,005	0,053	0,011
	Lastro	107.308	785.351	842	6.415	1.290	7,318	0,007	0,059	0,012
	Manobras	51.148	443 319	285	1.958	436	8,667	0,005	0,038	0,008
Ouro Proto	Passageiros	32.904	332.942	193	1.466	293	10.118	0,005	0,044	0,008
	Mixtos	58.731	745.157	402	2.996	585	12,687	0,006	0,051	0,009
	Cargas	1.536	16.917	17	99	18	11,013	0,011	0,064	0,011
	Lastro	48.091	307.873	340	2.771	603	6,401	0,007	0,057	0,012
Bello Horizonte	Passageiros	15.492	118.658	45	762	98	7,659	0,002	0,049	0,006
	Mixtos	36.729	436,682	220	1.933	353	12,161	0,005	0,052	0,009
	Cargas	798	6.683	7	37	4	8,374	0,008	0,046	0,005
Total em 1906		1.260.233	12.538.610	7.329	63.249	12.036	9,949	0,005	0,050	0,009
» » 1905		1.111.521	10.625.426	11.088	53.004	10.507	9,559	0,009	0,047	0.009
Differença	para mais	148.712	1.913.184	.....	10.245	1.529	0,390	.....	0,003	.....
	» menos	.....	.....	3.759	.....	.....	.....	0,004	.....	.....

Officinas, 9 de agosto de 1907. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 4.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—4ª DIVISÃO—LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1906

BITOLA DE 1,00 m — NORTE

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
		COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
		CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.	CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.
Suburbios	58.400	43.7872	6	2.549	392	7,497	—	0,043	0,005
Passageiros	208.998	1.648.696	654	10.125	1.843	7,888	0,003	0,048	0,008
Mixtos	147.460	1.859.253	—	9.414	1.323	12,608	—	0,063	0,008
Cargas	121.096	1.522.896	12	7.808	1.173	12,575	—	0,064	0,009
Lastros	76.593	414.810	1	3.219	775	5,415	—	0,042	0,010
Manobras	78.236	501.533	—	2.433	546	6,410	—	0,031	0,006
Total em 1906	690.783	6.385.040	673	35.548	6.052	9,243	—	0,050	0,008
» » 1905	922.527	8.115.500	1.577	47.749	8.339	8,797	0,001	0,051	0,009
Differença para mais	.....	.....	.....	.....	.....	0,446	.....	.....	.....
Differença » menos	231.744	1.730.440	904	12.201	2.287	.....	0,001	0,001	0,001

Officinas, 9 de agosto de 1907.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 5.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—4ª DIVISÃO—LOCOMOÇÃO

Percurso e consumo kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1906

BITOLA DE 1,00 m — LINHA AUXILIAR

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.	CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.
1ª Secção	Passageiros	936	7.357	7	35	8	8,170	0,007	0,035	0,008
	Mixtos	119.969	1.023.650	1.132	4.294	880	8,532	0,009	0,035	0,007
	Cargas	1.498	11.229	18	57	23	7,495	0,012	0,038	0,015
	Lastros	— 36.464	— 260.736	— 335	— 1.074	— 265	7,150	0,009	[illegible]	0,007
	Manobras	— 24.624	— 127.805	— 112	— 567	—106	5,190	0,004	[illegible]	0,004
2ª Secção	Passageiros	835	7.898	3	31	4	9,458	0,003	0,037	0,004
	Mixtos	61.306	653.924	677	2.918	587	10,666	0,011	0,047	0,009
	Cargas	1.802	23.206	33	97	35	12,877	0,018	0,053	0,019
	Lastros	— 48.661	— 289.955	— 474	—1.605	—378	5,958	0,009	[illegible]	0,007
Total em 1906		296.145	2.506.260	2.791	10.678	2.287	8,462	0,009	0,036	0,007
» » 1905		272.822	2.291.900	5.027	11.263	3.183	8,400	0,018	0,041	0,011
Differenças para	mais	23.323	214.360	—	—	—	0,062	—	—	
	menos	—	—	2.236	585	896	—	0,009	0,005	0,004

Officinas, 9 de agosto de 1907. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D. 6. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1906

BITOLA DE 1,00 m — RAMAES DE LAVRAS E ANGRA

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Estopa — Kilo	CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Estopa Kilo
Ramal de Angra.	Passageiros	1.034	8.416	6	42	17	8,139	0,005	0,040	0,016
	Mixtos	11.612	103.552	128	382	202	8,917	0,011	0,030	0,017
	Cargas	50	542	—	3	1	10,840	—	0,060	0,020
	Lastros	— 8.740	— 67.253	— 49	— 358	— 92	7,693	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ramal do Lavras.	Passageiros	630	5.205	4	23	10	8,261	0,006	0,036	0,016
	Mixtos	11.000	101.013	110	365	192	9,183	0,010	0,033	0,017
	Cargas	18	171	—	2	1	9,500	—	0,111	0,055
	Lastros	— 14.600	— 100.127	— 89	— 424	— 155	6,858	0,006	[illegible]	[illegible]
Total...	1906	47.684	386.279	386	1.599	670	8,100	0,008	0,033	0,014
	1905	47.987	426.155	663	1.414	800	8,880	0,013	0,029	0,016
Differença para mais		—	—	—	185	—	—	—	0,001	—
» » menos		303	39.876	277	—	130	0,780	0,005	—	0,002

Officinas, 9 de agosto de 1907. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 7. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Demonstração de todas as despezas do anno de 1906

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITOLA DE 1m,00 (NORTE)		BITOLA DE 1m,00 (L. AUXILIAR)		BITOLA DE 1m,00 (O. DE MINAS)		TOTAL GERAL
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	
Conta do custeio concernente á Locomoção											
Administração e escriptorio	272:284$158	12:658$668	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	284:942$06
Locomotivas—Diversas reparações	1.0[illegible]:81[illegible]$45[illegible]	666:350$184	102:118$982	62:817$0[illegible]7	9[illegible]:458$962	5[illegible]:158$157	26:953$971	16:571$5[illegible]6	2:831$730	798$[illegible]	2.094:871$747
Carros de viajantes, idem	396:[illegible]77$374	483:103$007	[illegible]8:400$116	22:633$917	19:926$090	14:03[illegible]$838	5:612$905	5:953$057	71$000	[illegible]5$031	979:493$394
Vagões de mercadorias e diversos, idem	192:194$317	850:13[illegible]$005	134:361$195	39:950$797	32:187$[illegible]07	18:612$375	10:[illegible]988$73	[illegible]:200$054	1.255$[illegible]	5:[illegible]2$519	1.597:224$322
Conducção de trens de viajantes, mixtos e de cargas	1.806:1[illegible]48$522	3.260:275$663	211:81[illegible]$302	[illegible]50:653$593	168:136$171	182.484$411	31:10[illegible]$263	57:273$065	9:747$[illegible]01	7:418$637	6.133:010$828
Eventuaes	1[illegible]:586$973	420$0[illegible]0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13:006$973
Totaes das despezas da Locomoção	1.0[illegible]3:659$[illegible]1	5.285:245$897	506:708$225	185:055$344	310:708$539	268:[illegible]85$781	74:09[illegible]$012	89:058$612	16:[illegible]$190	13:7[illegible]	11.082:547$070
Contas diversas											
Material rodante, obras novas, por conta do capital	65:56[illegible]$189	1.007:276$131	6:708$595	33:041$115	1:021$200	216$180	.....	.....	.....	.....	2.018:826$732
Officinas do Engenho de Dentro e os seis depositos, por conta do capital	14:787$892	118:468$487	2:480$620	64:216$751	[illegible]3$700	1:212$665	.....	23:933$355	.....	23[illegible]$800	255:123$140
Fornecimentos diversos	185:131$050	585:996$639	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	771:127$689
Materiaes diversos para os depositos da Locomoção	416:652$001	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	416:652$001
Total em 1906	1.734:094$186	7.086:987$487	515:901$110	587:313$240	320:763$439	269:714$525	74:09[illegible]$012	113:021$967	16:906$19[illegible]	14:075$116	11.541:876$633
» » 1905	1.484:598$028	6.283:808$221	415:624$755	426:875$083	354:615$132	328:742$525	45:773$424	93:497$632	17:678$348	11:32[illegible]$033	12.565:568$791
Differença para mais	251:496$148	703:178$266	100:276$355	160:438$157	.....	.....	28:325$588	19:524$335	.....	.....	1.979:307$841
Differença para menos	.....	.....	.....	.....	33:851$693	59:028$000	.....	.....	772$158	250$187	.....

Officinas, 9 de agosto de 1907. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 8. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante no anno de 1906

DESPEZAS	DESPEZAS											
	BITOLA DE 1.60 m		BITOLA DE 1,00 m LAFAYETTE		BITOLA DE 1,00 m NORTE		BITOLA DE 1,00 m L. AUXILIAR		BITOLA DE 1,00 m OESTE DE MINAS		TOTAES	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
1º — LOCOMOTIVAS												
Depositos — Reparações diversas.....	422:849$878	188:332$135	100:730$497	62:152$501	99:458$962	53:158$157	22:918$240	11:423$072	2:831$739	778:459	648:789$316	315:844$624
Officinas — » »	640:962$572	478:048$049	1:388$485	664$536	.....	.....	4:035$731	5:148$434	.....	20$000	646:386$788	483:851$019
2º — CARROS DE VIAJANTES, BAGAGEM E CORREIO												
Depositos — Reparações diversas.....	100:295$581	.....	28:409$146	22:058$797	19:473$790	13:995$579	4:742$435	3:802$056	71$000	45$031	152:991$952	39:902$463
Officinas — » »	296:381$793	486:103$097	.....	575$120	452$309	34$259	900$470	2:151$931	.....	.....	297:734$572	488:864$407
3º — VAGÕES DE CARGAS												
Depositos — Reparações diversas.....	82:572$253	.....	19:330$332	18:539$677	5:466$768	6:756$314	2:279$850	3:709$612	1:057$550	588$914	110:706$753	29:594$517
Officinas — » »	197:844$233	513:369$996	.....	181$120	.....	2:443$075	814$034	817$549	.....	.....	198:658$267	516:811$740
4º — VAGÕES DIVERSOS												
Depositos — Reparações diversas.....	59:285$229	.....	115:031$163	21:035$940	26:720$539	9:412$986	6:577$400	4:157$333	3:198$000	4:943$605	210:812$331	39:549$864
Officinas — » »	152:492$632	337:068$009	.....	194$060	.....	.....	727$589	605$560	.....	.....	153:220$221	337:867$629
Totaes.....	1.952:684$171	2.002:891$586	264:889$623	125:401$751	151:572$368	85:801$370	42.995$749	31:815$547	7.158$289	6:376$009	2.419:300$200	2.252:286$263

Officinas, 9 de agosto de 1907. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 9.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de conducção dos trens no anno de 1906

DESIGNAÇÃO		PESSOAL	MATERIAL							TOTAL GERAL
			CARVÃO	AGUA	GRAXA	OLEO	ESTOPA	DIVERSOS	TOTAL	
Locomotivas — 1m,60	Trens de suburbios	209:052$500	474:258$623	.....	2:466$396	19:184$009	2:445$135	1:025$352	499:379$515	708:442$015
	» do interior	1.429:533$022	2.466:488$468	3:521$908	15:772$157	74:299$157	30:038$259	81:797$350	2.671:917$999	4.101:451$021
	» de lastro	.....	133:926$844	.....	1:335$188	4:531$140	1:971$536	556$416	142:347$074	142:347$074
	Manobras	109:323$658	208:087$380	.....	1:872$615	6:683$220	2:485$039	1:050$499	22 :179$274	329:502$932
1m,00 Lafayette	Trens do interior	299:417$102	316:378$377	807$900	3:256$176	9:146$110	5:918$569	7:834$036	343:611$168	573:028$270
	» de lastro	.....	31:459$230	.....	656$922	1:668$712	1:151$539	211$093	35:151$405	35:151$405
	Manobras	7:910$500	12:671$754	.....	158$370	356$716	265$730	162$693	13:615$263	21:526$763
1m,00 Norte	Trens de suburbios	7:300$000	11:111$002	.....	38$342	161$369	238$728	208$806	11:811$247	19:111$247
	» do interior	146:905$671	144:141$786	5:301$701	370$380	1:948$182	2:615$111	8:911$089	166:022$482	313:528$153
	» de lastro	.....	12:100$485	.....	8$550	583$128	472$128	103$915	13:261$006	13:261$006
	Manobras	6:992$000	14:217$538	.....	.....	440$689	331$603	98$746	15:089$576	22:081$576
1m,00 L. Auxiliar	Trens do interior	23:663$763	50:703$551	46$100	1:041$037	1:312$159	937$538	1:252$700	55:323$385	83:987$148
	» de lastro	.....	18:739$785	.....	449$702	482$638	392$171	91$515	20:156$111	20:156$111
1m,00 O. Minas	Manobras	1:889$509	3:819$723	.....	62$167	104$305	64$598	31$309	4:082$102	5:971$602
	Trens do interior	8:550$651	6:446$035	67$900	138$452	147$320	258$238	301$738	7:359$693	15:810$344
	» de lastro	.....	4:787$991	.....	70$557	141$141	150$572	40$795	5:197$086	5:197$086
Totaes		2.185:498$367	3.900:639$181	9:748$812	27:683$341	124:591$175	49:774$125	103:500$752	4.225:137$386	6.410:635$753
Com carros de viajantes, mixtos e cargas		197:522$750	.....	.....	33:575$855	65:019$549	20:523$663	927$813	120:046$880	317:569$630
Totaes em 1906		2.383:021$117	3.900:639$181	9:748$812	61:259$196	189:810$724	70:297$788	104:428$565	4.345:184$266	6.728:205$383
» » 1905		2.282:231$330	3.283:657$938	13:387$440	81:581$596	263:403$150	72:642$554	93:033$373	3.807:736$021	6.089:967$357
Differença para mais		100:789$781	625:981$243	.....	.....	.....	.....	11:395$222	537:148$275	638:238$026
» » menos		.....	.....	3:638$628	20:322$470	74:592$434	2:344$766	.....		.....
Por locomotiva-kilometro	1906	$241	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$410	$651
	1905	$236	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$305	$631
Differença para mais		$005	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$015	$050
» » menos		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....

OBSERVAÇÕES

DESIGNAÇÃO			PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Locomotiva só	Totaes	1906	2.185:498$367	4.225:137$386	6.410:635$753
		1905	2.113:496$836	3.663:836$942	5.777:333$778
	Differença para mais		72:001$531	561:300$444	633:301$975
	Custo kilometrico	1906	$221	$428	$649
		1905	$219	$380	$599
	Differença para mais		$002	$048	$050

Officinas, 9 de agosto de 1907. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

E I.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE

Linha em trafego, extensão 1693,772 k

Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1906

CATEGORIAS	ESCRIPTORIO CENTRAL	LINHA	VENCIMENTO MENSAL	DIARIA (MÉDIA)	JORNAL MAXIMO	JORNAL MINIMO
Sub-director	1		1:500$000			
Ajudantes	2		1:000$000			
Official	1		175$000			
1os escripturarios	3		400$000			
2os »	1		350$000			
3os »	5		300$000			
4os »	1		225$000			
Auxiliares de escripta	2				5$000	5$000
Desenhistas de 1ª classe	2		400$000			
» » 2ª »	1		350$000			
» » 3ª »	1		250$000			
Archivista	1		225$000			
Continuos	2		150$000			
Serventes	5			1$500	3$500	3$000
Engenheiros residentes		18	800$000			
Ajudantes »		4	600$000			
Auxiliares »		2	400$000			
Armazenistas de 1ª classe		6	300$000			
» » 2ª »		12	250$000			
Mestres de linha de 1ª classe		14	350$000			
» » » » 2ª »		22	275$000			
» » » » 3ª »		27	250$000			
Encarregado de signaes		1	400$000			
Auxiliares » »		6		3$250	4$000	2$500
Ferreiro » »		1			5$000	5$000
Limador » »		1		7$000	9$000	5$000
Encarregado de canteiros		1		7$000	9$000	5$000
» » carpinteiros		18		7$000	9$000	5$000
» » pedreiros		18		7$000	9$000	5$000
» » caldeireiros		1		7$000	9$000	5$000
» » calceteiros		1		7$000	9$000	5$000
» » britação de pedra		6		5$000	6$000	4$000
Carpinteiros		100		5$000	6$000	4$000
Pedreiros, canteiros e cavouqueiros		225		5$500	7$000	4$000
Caldeireiro		16		5$500	7$000	4$000
Calceteiros		8		4$500	5$000	4$000
Pintores		28		5$500	7$000	4$000
Ferreiros		30		5$500	7$000	4$000
Malhadores		30		3$500	4$000	3$000
Soldadores		10		4$000	5$000	3$000
Serventes		300		2$250	3$500	2$000
Feitores de turmas ordinarias		336		4$250	5$000	3$500
Trabalhadores idem		1.712			2$800	2$800
Feitores de cercas		22		4$250	5$000	3$500
Trabalhadores		146			3$000	3$000
Guardas		165		2$900	3$500	2$300
Feitores do lastro		18		4$25	5$000	3$500
Trabalhadores		270			3$000	3$000
Feitores de chaves		6		4$250	5$000	3$500
Trabalhadores		60			3$000	3$000
» de britação		100			3$000	3$000
Machinistas do lastro		18			5$500	5$500
Foguistas idem		18			4$000	4$000
Machinista do britador		5		4$500	5$000	4$000
» de bomba		3			6$000	6$000
Encarregado da machina de ensaio		1			10$000	10$000
» » uzina de creosotagem		1			10$000	10$000
Machinista » » » »		1			5$000	5$000
Foguista » » » »		1			4$000	4$000
Trabalhadores		20			3$500	3$500
Feitores de vallas		2			5$000	3$500
Trabalhadores		12			3$000	3$000
»	48	3.796				

Escriptorio da 5ª Divisão, 8 de julho de 1907. — *Justino H. A. Jacutinga*, official.

NTE

E 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIV

Synopse geral da despeza dura

SECÇÕES	RESIDENCIAS	POLICIA E GUARDA DA LINHA			CONSERVAÇÃO ORDINARIA			MA
		MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	
BITOLA LARGA	1ª. 1ª.	1:183$356	124:467$360	125:650$716	115:801$686	464:002$641	579:804$327	137
	1ª. 2ª.	822$332	65:825$555	66:647$877	61:600$600	287:510$833	349:111$433	8$723
	2ª. 3ª.	610$056	52:190$325	52:800$381	87:293$275	217:306$660	304:614$935	18$488
	3ª. 4ª.	1:558$196	58:780$750	60:338$946	55:562$815	224:750$595	280:313$410	25$425
	4ª. Porto Novo	212$168	20:294$750	20:506$918	26:513$133	77:390$880	103:904$013	10$550
	4ª. 5ª.	332$498	54:256$225	54:588$723	46:321$573	151:799$099	198:120$672	19$125
	5ª. 5ª.	609$399	51:534$820	52:144$219	49:471$389	223:002$518	272:473$907	17$150
	5ª. 6ª.	777$094	93:200$050	93:977$144	92:244$510	356:139$713	448:434$223	47$500
	Ramal da Gambôa	147$105	13:485$140	13:632$245	6:633$554	34:673$950	41:307$504	... $600
	» de Santa Cruz	573$230	41:954$025	42:527$255	32:227$326	124:343$933	156:571$259	4$000
	» » Paracamby	43$080	5:284$525	5:327$605	3:184$610	24:622$592	27:807$202	$548
	Ramal de S. Paulo. 1ª.	336$117	44:905$025	45:241$142	67:134$765	175:063$675	242:198$440	6$291
	Ramal de S. Paulo. 2ª.	681$526	51:349$025	52:030$551	79:723$933	183:499$298	263:223$131	17$302
	Ramal de S. Paulo. 3ª.	565$839	51:29 $150	51:855$989	82:653$830	215:161$724	297:815$554	6$971
	Ramal de Porto Novo	211$174	26:047$850	26:258$824	51:632$226	119:380$343	171:012$569	4$900
	Totaes	8:653$470	754:865$075	763:528$545	858:001$225	2.878:708$504	3.736:712$729	325$287
BITOLA ESTREITA	7ª.	410$599	31:401$550	31:812$149	36:605$104	174:714$349	211:319$453	17$500
	6ª. 8ª.	205$668	29:097$800	29:323$188	26:890$914	164:948$223	191:839$137	2$000
	6ª. 9ª	109$446	10:426$700	10:536$146	6:452$434	62:980$565	69:432$999	4$282
	Ouro Preto	228$035	15:269$175	15:497$210	9:674$746	58:475$689	68:150$435	3$500
	7ª. 9ª.	77$653	13:368$850	13:446$503	13:771$506	97:936$380	111:708$386	8$100
	7ª. 10ª.	155$612	3:048$875	3:204$487	7:908$083	93:488$895	101:396$978	3$600
	Ramal Bello Horizonte	37$200	6:982$700	7:019$900	6:877$182	27:593$640	34:471$122	$014
	» de S. Paulo—4ª	609$224	63:844$025	64:453$249	20:040$263	249:605$340	269:645$603	4$446
	» » Ouro Preto	133$485	17:123$350	17:256$835	17:280$428	108:725$895	126:006$323	8$600
	Totaes	1:986$942	190:563$025	192:549$967	145:500$960	1.038:469$476	1.183:970$436	52$950
	Linha auxiliar 1ª.	95$030	5:986$575	6:082$205	32:014$777	171:140$692	203.155$469	3$500
	Linha auxiliar 2ª.	92$482	2:173$100	2:265$582	33:555$504	120:894$918	154:450$422	12$170
	Totaes	188$112	8:159$675	8:347$787	65:570$281	292:035$610	357:605$891	15$650
	Ramal de Angra	$668	443$275	443$943	7:639$819	24:857$454	32:547$273	1$550
	» » Lavras	.....	.....	.....	12:701$488	28:569$389	41:270$877	1
	Totaes	$668	443$275	443$943	20:391$307	53:426$843	73:818$150	3$127
	Administração	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
	Totaes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...

Escriptorio da 5ª Divisão, 8 de julho de 1907.— *J. H. A. Jacutinga*, official.

E 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Synopse geral da despeza [illegible] no anno de 1906

| | | |

E 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

Demonstração das despezas effectuadas por conta de terceiros em 1906

ESPECIFICAÇÃO	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL
Trafego	8:493$041	20:428$687	28:921$728
Locomoção	4:027$388	8:724$100	12:751$488
Contabilidade	$200	65$225	65$425
Sexta Divisão	160:820$050	327$500	161:147$550
Intendencia	111$500	20$625	132$125
Ministerio da Guerra	14:158$100	67:656$050	81:814$150
» » Justiça	2:779$500	$	2:779$500
Companhia Morro da Mina	$	3:630$600	3:630$600
Société Anonyme des Mines de Manganèse	$	1:460$000	1:460$000
Companhia Cervejaria Brahma	975$318	925$200	1:900$518
The Rio de Janeiro Tramways Light and Power Company, Limited	791$449	13:751$842	14:543$291
The Brazilian Contracts Corporation Company	300$743	1:209$559	1:510$302
Companhia Mineira de Electricidade	419$971	1:413$000	1:832$971
Companhia City Improvements	$	159$000	159$000
Commissão de Obras do Porto do Rio de Janeiro	14:621$237	$	14:621$237
Société Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro	$	170$500	170$500
Barão de Mesquita	$	764$000	764$000
Theodulo Pupo de Moraes	1:157$782	1:332$500	2:490$282
José de Assumpção Pimenta	$	4$500	4$500
Juvencio Silva	$	109$100	109$100
Virgilio Machado	$	32$600	32$600
Almeida & Mendes	65$514	463$500	529$014
Gonçalves Ramos & Comp.	3:043$946	1:478$500	4:522$446
João Martins Coimbra	$	52$600	52$600
M. Lopes da Silva	$	143$950	143$950
Manoel Lucas	$	2$500	2$500
Nelson & Comp.	644$470	278$000	922$470
Botelho & Oliveira	$	137$050	137$050
José Bernardo de Almeida	$	2:598$550	2:598$550
	212:379$089	127:328$108	339:718$127

Escriptorio da 5ª Divisão, 8 de julho de 1907. — *J. H. A. Jacutinga*, official.

E 4.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

Dados technicos

EXTENSÃO DA ESTRADA EM TRAFEGO	LARGURA ENTRE TRILHOS		DECLIVIDADE MAXIMA						RAIO MINIMO DAS CURVAS						TRILHOS DE AÇO Peso por metro			DORMENTES		
			LINHA DO CENTRO		RAMAES				LINHA DO CENTRO		RAMAES									
	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM RAMPA	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM NIVEL	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS CURVOS	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS RETOS	BITOLA LARGA	ALÉM DE LAFAYETTE E RAMAL DE OURO PRETO	RAMAL DE S. PAULO (BITOLA ESTREITA)	MADEIRA	METALLICOS	INTERVALLO DE EIXO A EIXO
km 1.701.711,00	m 1,60	m 1,00	0,018	0,020	0,018	0,030 Ramal do Angra	69,01 %	30,99 %	181,03	101,03	181,03	S. Paulo 125,00 — Ouro Preto 101,26 — Angra 100,01	44,63 %	55,67 %	kg. 42,173 — 34,300 — 30,833	kg. 19.600—21,000	kg. 22,331	Bitola larga 2,45 × 0,20 × 0,14 / Bitola estreita 1,85 × 0,18 × 0,13	Bitola larga kg. 56,54 — 55,00 / Bitola estreita kg. 36,00 — 21,32	0m,80 (0m,60 nas juntas)

Escriptorio da 5ª Divisão, 8 de julho de 1907. — [illegible]

E 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Despeza kilometrica feita com o custeio da linha propriamente dita, no anno de 1906, comparada com a do anno de 1905

SECÇÕES	KILOMETROS	POLICIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO ORDINARIA		CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA		TOTAES	
		1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905
1ª	65.007	2:958$121	3:270$689	12:390$404	7:359$729	3:803$508	2:950$755	19:152$033	13:581$173
2ª	46.382	1:138$380	1:085$479	6:642$398	6:197$100	5:811$639	4:462$964	13:592$417	11:745$543
3ª	89.589	673$006	659$351	3:016$173	2:675$146	591$901	736$570	4:281$080	4:071$067
4ª	80.081	812$872	945$601	3:646$006	2:792$675	215$625	425$506	4:674$503	4:163$429
5ª	184.500	791$492	741$483	3:800$503	2:444$447	2:560$841	295$506	7:152$836	3:481$436
6ª	240.000	364$217	269$898	2:539$520	2:417$093	1:425$114	191$365	4:328$851	2:878$356
7ª	150.000	109$371	.....	1:216$689	.....	225$117	.....	1:551$177	.....
Ramal da Gambôa	0.594	22:949$907	20:433$341	36:425$343	68:626$915	.....	.....	59:375$250	89:059$256
» de Santa Cruz	34.443	1:234$714	1:218$234	4:234$871	4:820$602	254$397	289$900	5:723$982	6.328$736
» » Paracamby	8.340	638$801	632$848	2:714$320	2:2[illegible]8$944	249$024	34$326	3:602$145	2:936$118
» » Bello Horizonte	15.037	466$841	416$031	1:595$559	1:908$059	311$139	534$453	2:373$539	2:858$543
» » S. Paulo	389.175	548$804	519$410	2:345$936	2:408$281	443$408	227$303	3:338$148	3:154$994
» » Porto Novo	66.764	393$308	406$688	2:484$320	2:590$119	629$466	63$691	3:507$094	3:060$498
» » Ouro Preto	42.416	406$559	395$566	2:642$564	2:865$416	2:137$232	224$953	5:186$355	3:485$935
Linha Auxiliar	166.969	49$996	56$891	2:026$196	2:691$862	817$472	539$683	2:893$664	3:288$436
Ramal de Angra	42.990	.....	.....	604$957	861$866	559$495	163$788	1:164$452	1:025$654
Idem de Lavras	51.950	.....	.....	769$608	1:844$190	382$180	419$519	1:151$788	2:263$709

Escriptorio da 5ª Divisão, 8 de julho de 1907.—*J. H. A. Jacutinga*, official.

NTE E EDIFICIOS

de 1906

	AVES		CRUZAMENTOS		TALAS		PARAFUSOS		CRAMPOS		TIREFONDS		CALÇOS	
	DUPLAS													
	Novas	Usadas	Novos	Usados	Novas	Usadas	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados
ESVIOS														
1ª Residencia	5	4	2	9	1.378	106	12.428	92	17.280	.....	46.880	.....	14.842	
2ª »	.....	.....	7	.....	1.015	.....	8.040	.....	3.300	.....	33.900	.....	3.500	
3ª »	.....	.....	2	.....	.....	.....	5.700	.....	3.000	.....	34.500	.....	6.000	
4ª »	.....	.....	.....	.....	2.000	.....	7.170	.....	14.500	.....	18.910			
5ª »	.....	.....	5	.....	43	280	32.797	.....	27.350	.....	54.900			
6ª »	.....	.....	.....	.....	3 900	.....	17.000	.....	42.338					
7ª »	.....	.....	.....	.....	441	.....	4.208	.....	6.090	.....	.....	.....	65	
Ramal de Sa	28	.....	23	.....	224	.....	756	.....	2.000	.....	14.500	.....	7.000	
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.500	.....	1.000	.....	50.000	.....	6.689	
	2	.....	9	.....	11.027	.....	35.200	.....	38.621	.....	25.000	.....	4.910	
Ramal de S.P	7	.....	8	.....	54	.....	2.150	.....	15.000	.....	20.000	.....	7.000	
	.....	.....	2	.....	3.550	.....	18.600	.....	1.100	.....	7.000	.....	3.000	
Ramal de Por	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500							
» » Ou	.....	.....	.....	.....	246	.....	3.580	.....	9.476	.....	225			
	.....	.....	.....	2	.....	74	4.000	32	.....	4.092				
Linha Auxili	.....	2	.....	1	670	40	8.030	2.000	19.800	.....	2.500			
Ramal de A	.....	.....	.....	.....	20	.....	1.600	.....	1.900					
» » L	.....	.....	.....	.....	80	.....	3.100	.....	5.000	.....	4			
Total...	42	6	58	12	24.648	500	168.073	2.124	208.655	4.092	308.519	.....	43.006	
	5	8	1	14	3.478	200	11.096	1.100	8.800	.....	30.200	.....	11.942	
1ª Residencia	.....	.....	1	.....	150	.....	.....	.....	.....	.....	2.050			
5ª »	.....	.....	7	.....	2.000	.....	5.800	.....	42.000	.....	13.950			
4ª de S. Pau	.....	.....	1	.....	811	.....	4.969	.....	.....	.....	36.550			
Rama de Ou	.....	1	.....	2	50	.....	600	.....	.....	476				
Linha auxili	.....	.....	.....	.....	40									
Total...	5	9	10	16	6.529	200	22.465	1.100	50.800	476	82.750	.....	11.942	
1ª.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	.....	.....	30					
2ª.....	.....	.....	.....	.....	80	.....	1.500							
6ª.....														
Ramal de Ou														
1ª Linha Au														
Total...	.....	.....	.....	.....	80	80	1.500	.....	30					

Escrip

Justino H. A. Jacutinga,
OFFICIAL

E 6. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Empreiteiros [illegible]

EM SUBSTITUIÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DE LINHAS E DESVIOS

EM CONSTRUCÇÃO DE LINHAS E DESVIOS

EM CONSTRUCÇÃO DE OFICINAS, ESTAÇÕES, ETC.

[illegible] em [illegible] de 1907.

[illegible]

F 1.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—6ª DIVISÃO PROVISORIA—CONSTRUCÇÃO

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1906

EMPREGOS	PESSOAL TITULADO	PESSOAL JORNALEIRO	VENCIMENTO MENSAL	DIARIA		JORNAL	
				MAXIMA	MINIMA	MAXIMO	MINIMO
Sub-director	1	.....	1:500$000	8$000	—	—	—
Ajudante	1	.....	1:000$000	—	—	—	—
Chefes de secção	2	.....	800$000	6$000	—	—	—
Engenheiros de 1ª classe	2	.....	600$000	5$000	—	—	—
» » 2ª »	4	.....	500$000	5$000	4$000	—	—
Conductores do 1ª classe	3	.....	400$000	5$000	3$000	—	—
» » 2ª »	3	.....	300$000	5$000	—	—	—
Desenhistas	2	.....	400$000	—	—	—	—
Amanuenses	3	.....	200$000	—	—	—	—
Continuo	1	.....	125$000	—	—	—	—
Seccionistas	.....	3	.....	.....	.....	8$000	—
Depositario	.....	1	.....	.....	.....	7$000	—
Auxiliares de escripta	.....	6	.....	.....	.....	7$000	5$000
Apontadores	.....	13	.....	.....	.....	5$000	—
Guardas do deposito	.....	2	.....	.....	.....	4$000	2$500
Estafetas	.....	11	.....	.....	.....	4$000	3$500
Rondante do deposito	.....	1	.....	.....	.....	3$000	—
Marçadores de madeira	.....	2	.....	.....	.....	8$500	6$000
Carpinteiros	.....	27	.....	.....	.....	7$000	3$300
Pintores	.....	3	.....	.....	.....	6$000	5$000
Pedreiros	.....	31	.....	.....	.....	6$100	4$000
Ferreiros	.....	5	.....	.....	.....	10$000	3$500
Machinistas	.....	3	.....	.....	.....	5$500	—
Foguistas	.....	3	.....	.....	.....	4$000	—
Guarda-freios	.....	4	.....	.....	.....	2$900	2$800
Encarregados de turmas	.....	2	.....	.....	.....	6$000	4$500
Feitores	.....	21	.....	.....	.....	7$000	3$800
Cavouqueiros	.....	12	.....	.....	.....	3$800	3$000
Serventes	.....	93	.....	.....	.....	4$100	1$000
Serradores	.....	6	.....	.....	.....	5$500	3$500
Madeireiros	.....	104	.....	.....	.....	5$000	—
Mestres do carpinteiro e pedreiro	.....	5	.....	.....	.....	10$000	7$000
Trabalhadôres	.....	341	.....	.....	.....	4$000	1$000
Carreiros com carro de bois	.....	5	.....	.....	.....	10$ 00	9 000
Carroceiros com carroções	.....	26	.....	.....	.....	10$000	—
» » carroças	.....	46	.....	.....	.....	5$000	2$4 0
Tropeiros com animaes	.....	3	.....	.....	.....	4$500	2$000
Total	22	779					

Sete Lagôas, 16 de abril de 1907.— *Balthazar Marques*, amanuense.

E. 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 6ª DIVISÃO PROVISORIA — CONSTRUCÇÃO

Obras executadas durante o anno de 1906

DESIGNAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE		
		Por administração	Por tarefa	Total
Administração, fiscalisação e trabalhos technicos	.....	Diversos	.....	Diversos
Locação				
Do projecto	M	29,800	.....	29,800
Para trilhos	M	23,868	.....	23,868
Trabalhos preparatorios				
Roçado em capoeira	M²	.....	677,800	67,7800
Dito em capoeirão	M²	.....	465,560	46,5560
Dito em matta virgem	M²	.....	57,080	5,7080
Destocamento	M²	.....	2,913	2,913
Trabalhos de excavação				
Em terra	M³	.....	61.119,207	61,119207
Em moledo	M³	.....	26.610,905	26,610905
Em pedra solta	M³	.....	7.824,446	78,24446
Em pedreira	M³	.....	16,282	16,282
Obras de alvenaria				
Excavação para fundação	M³	.....	1.402,264	1,402,264
Alvenaria ordinaria de pedra secca	M³	.....	74,918	74,918
Dita de lajões sem argamassa	M³	.....	5,454	5,464
Dita de lajões com argamassa 8	M³	.....	3,879	3,879
Dita ordinaria com argamasssa 8	M²	.....	4,164	4,164
Empedramento	M³	.....	46,20	46,20
Chapa de argamasa	M²	.....	130,14	130,14
Rejuntamento	M²	.....	153,15	153,15
Carga, transporte e descarga de materiaes para alvenaria	M³	.....	30,131	30,131
Alvenaria de tijolos com argamassa 4	M³	.....	2,216	2,216
Concreto n. 2 com argamassa 4	M³	.....	79,720	79,720
Carga, transporte e descarga de alvenaria de apparelho com argamassa n. 8	M³	.....	17,458	17,458
Pontes de madeira				
Cavalletes e superstructura	M³	.....	99,943	99,913
Cravação de estacas	M	.....	214	214
Ferragens	Kilog.	.....	6,125	6,125
Assentamento da via permanente				
Assentamento da via permanente	M	.....	19,018,05	19,018,05
Regularisação do leito	M³	.....	2,419,325	2,419,325
Edificios e dependencias				
Excavação e fundação	M³	.....	124,050	124,050
Alvenaria ordinaria com argamassa	M³	.....	142,250	142.250
Dita de pedra secca	M³	.....	16,641	16,641

DESIGNAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE.		
		Por administração	Por tarefa	Total
Dita de tijolo	M³	.....	163,999	163.999
Emboço e reboco	M²	382,80	1.229,53	1.612,33
Chapa de argamassa	M²	.....	113,27	113.27
Calçamento de ladrilho	M²	.....	54,02	54,02
Soalho	M²	.....	145,28	145,28
Tecto	M²	.....	178.23	178,23
Engradamento para telhado	M²	.....	313,87	313,87
Porta de calha de par e bandeira de pinho de Riga	Uma	.....	8	8
Dita de almofada idem idem	Idem	.....	10	10
Janella com caixilho de par e folhas interiores de almofada com bandeira de pinho de riga	Idem	.....	8	8
Dita com cachilho de guilhotina e folhas interiores de calha de pinho de Riga	Idem	.....	9	9
Janella sem caixilho de 0m,60×1m,20	Idem	.....	1	1
Guarnições	M²	.....	504,33	504,33
Madeira assentada	M³	.....	23,602	23,602
Paredes de pao a pique	M²	312,26	70,54	362,80
Caiação a tres de mão	M²	1.128,40	537,0	1.665,40
Caixilhos	Um	.....	18	18
Pintura a oleo a tres de mãos	M²	.....	698,0	698,0
Bandeira simples	Uma	.....	10	10
Portas lisas	idem	.....	5	5
Janellas lisas	idem	.....	5	5
Taboas de cedro	idem	.....	50	50
Varas	idem	.....	300	300
Areia	M³	.....	15,000	15,000
Pedra	M³	.....	1,000	1,000
Telhas francezas	Uma	.....	1,800	1,800
Telhas curvas	idem	.....	30	30
Pontas de Pariz	Kilg.	.....	133	133
Secante	idem	.....	6	6
Alvaiade	idem	.....	300	300
Pó de sapato	idem	.....	5	5
Dobradiças (pares)	.....	.....	44	44
Parafusos	Groza	.....	5	5
Zarcão	Kilg.	.....	16	16
Agua raz	idem	.....	15	15
Cimento	Barr.	.....	1	1
Fechaduras	Uma	.....	11	11
Trincos	M	.....	2,09	2,09
Borboletas de ferro	Pares	.....	11	11
Bocirros				
Bocirro aberto de 2m,0×1m,10	Um	.....	1	1
Dito capeado duplo de 0m,8×1m,10	idem	.....	1	1
Dito simples de 0m,6×0m,9	idem	.....	5	5
Dito dito de 0m,7×1m,0	idem	.....	6	6
Dito em arco de 3m×2m	idem	.....	1	1
Abastecimento d'agua á estação de Contria				
Embazamento para caixa d'agua				
Alvenaria ordinaria com argamassa 3	M³	6.140	.....	6,140
Barragem				
Alvenaria de lajões com argamassa 2	M³	10,000	.....	10,000
Reservatorio e caixa de areia				
Alvenaria de lajões com argamassa 3	M³	12,800	.....	12,800
Dita de tijolos com argamassa 4	M³	1.300	.....	1.300
Valletas				
Excavações n. 5 da tabella	M³	210,000	.....	210,000
Idem 5 A idem	M³	200,000	.....	200.000
Idem 6 idem	M³	54,000	.....	54,000
Encanamento de 2" de diametro	M	1.665,80	.....	1.665,80
Cerca de arame	M	1.240.0	.....	1.240,0

DESIGNAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE		
		Por administração	Por tarefa	Total
Linha telegraphica				
Assentamento da linha telegraphica.....	M	klm. 32,626	.....	klm. 32,626
Trabalhos diversos				
Das differentes pedreiras da Estrada foram extrahidas as pedras necessarias ao serviço das obras executadas, sendo que a pedreira do Picão deu pedras para a ponte sobre o rio do mesmo nome e a de Contria para o assentamento da via permanente. Antes de terem sido entregues ao trafego as estações de Tamboril, Cachopa, Curralinho e Contria, a conservação da linha foi feita regularmente por administração.	....	Diversos	Diversos	Diversos

Sete Lagôas, 16 de abril de 1907.— *J. S. de Castro Barbosa*, conductor de 2ª classe.